São Paulo Railway

Estrada de Ferro Santos a Jundiaí

Cidades

Foster Móz

Outubro de 2024

Índice

Índice i
Índice de Figuras ii
Histórico 1
Cidades 1
SANTOS 1
ALEMOA 5
CASQUEIRO 6
CUBATÃO 7
AREAIS 8
PIAÇAGUERA 9
RAIZ DA SERRA 11
PARANAPIACABA (antiga ALTO DA SERRA) 13
CAMPO GRANDE 16
ELETROCLORO (antiga ELDORADO) 18
RIO GRANDE DA SERRA (antiga RIO GRANDE e ICATUAÇU) 19
RIBEIRÃO PIRES 21
GUAPITUBA 23
MAUÁ (antiga PILAR) 23
CAPUAVA 25
PIRELLI 26
SANTO ANDRÉ (antiga SÃO BERNARDO) 27
PREFEITO SALADINO 30
UTINGA 31
SÃO CAETANO (DO SUL) 32
IPIRANGA 33
MOÓCA 34
HOSPEDARIA DOS IMIGRANTES 36
BRÁS (antiga BRAZ) 38
PARI 41
LUZ 42
BARRA FUNDA - SPR/EFSJ 47
ÁGUA BRANCA 48
LAPA-SPR/EFSJ 51
PIQUERI (Nossa Senhora do Ó) 53
PIRITUBA 54
VILA CLARISSE 56
JARAGUÁ-VELHA 57
JARAGUÁ (antiga TAIPAS) 57
PERUS 60
CAIEIRAS 62
FRANCO DA ROCHA (antiga JUQUERY) 65
BALTAZAR FIDÉLIS 68
FRANCISCO MORATO (antiga BELÉM) 69
TÚNEL 71
BOTUJURU 72

CAMPO LIMPO 73
VÁRZEA PAULISTA (antiga VÁRZEA e SECUNDINO VEIGA) 75
JUNDIAÍ 76

Índice de Figuras

Figura 1 – A estação de Santos na época de sua inauguração em 1867. ..... *1*
Figura 2 – A estação de Santos em cartão postal do início do século XX. *2*
Figura 3 – Gare da estação de Santos. *2*
Figura 4 – A estação de Santos em 1932. ..... *3*
Figura 5 – A estação de Santos em 1956. ..... *3*
Figura 6 – A estação de Santos com o bonde (português) turístico à sua frente em setembro de 2022. ..... *4*
Figura 7 – A estação de Santos em 11/7/2015. ..... *5*
Figura 8 – À esquerda, a cabina do posto de Alemoa. *5*
Figura 9 – Antigo posto telegráfico de Alemoa em 28/3/2001. ..... *6*
Figura 10 – A estação Casqueiro ainda nos tempos da SPR. *6*
Figura 11 – A estação Casqueiro em 23/5/2007. ..... *7*
Figura 12 – A antiga estação de Cubatão em 1967. ..... *7*
Figura 13 – A atual estação Cubatão em 3/2003. ..... *8*
Figura 14 – Antigo posto de Areais. *8*
Figura 15 – Posto de Areais, vista aérea. *9*
Figura 16 – Pátio da estação Piaçaguera. *9*
Figura 17 – Pátio da estação Piaçaguera. *10*
Figura 18 – A estação Piaçaguera, provavelmente nos anos 1950. ..... *10*
Figura 19 – Início da demolição do prédio da estação Piaçaguera em 1965. ..... *11*
Figura 20 – Estação de Raiz da Serra, sem data. *11*
Figura 21 – Pátio original da estação de Raiz da Serra. *12*
Figura 22 – A estação Raiz da Serra reformada em 6/2004. ..... *12*
Figura 23 – A estação Raiz da Serra em 21/3/2014. ..... *13*
Figura 24 – A estação original Paranapiacaba, c. 1895. ..... *14*
Figura 25 – Inauguração do Cometa em Paranapiacaba em 1934. ..... *14*
Figura 26 – Festa na inauguração do Cometa em Paranapiacaba em 1934. ..... *15*
Figura 27 – Vista aérea da estação Paranapiacaba (no centro da foto) em 1966. ..... *15*
Figura 28 – A estação de Paranapiacaba em 2000, com a nova torre do relógio. *16*
Figura 29 – A estação Campo Grande, provavelmente nos anos 1990. ..... *16*
Figura 30 – A estação Campo Grande em 30/1/2013. ..... *17*
Figura 31 – A estação e seu pátio restaurados no início de 2021. ..... *17*
Figura 32 – Pátio da estação Eldorado em 6/11/2004. ..... *18*
Figura 33 – Passarela na estação Eldorado. *18*
Figura 34 – Estação primitiva de Rio Grande em 1867. ..... *19*
Figura 35 – Mapa com a estação ferroviária (à esquerda) e o desvio da Pedreira Pires do Rio. *20*
Figura 36 – O bonde restaurado. *20*
Figura 37 – A estação de Rio Grande da Serra em julho de 2008. ..... *21*
Figura 38 – A estação Ribeirão Pires no início do século XIX. *21*
Figura 39 – A estação Ribeirão Pires em 11/2006. ..... *22*
Figura 40 – Estação de Ribeirão Pires com cargueiro da MRS em 2019. ..... *22*
Figura 41 – A estação Guapituba na época da inauguração (4/6/1983). *23*
Figura 42 – A estação de Mauá, sem data. *24*
Figura 43 – A estação Mauá, provavelmente anos 1950. ..... *24*
Figura 44 – Plataforma da estação de Mauá em 2007. ..... *25*
Figura 45 – Estação de Capuava nos anos 1990. ..... *25*
Figura 46 – A estação Capuava em 12/12/2010. ..... *26*
Figura 47 – A estação Pirelli em foto de 1991. ..... *26*
Figura 48 – Estação original de São Bernardo. *27*
Figura 49 – A estação atual de Santo André. *28*
Figura 50 – Locomotiva em frente à plataforma da estação de Santo André em 1951. ..... *28*
Figura 51 – Parte do pátio de Santo André no início dos anos 1970. ..... *29*
Figura 52 – A estação Santo André em 12/2008. ..... *29*
Figura 53 – A parada Prefeito Saladino original. *30*
Figura 54 – A estação Prefeito Saladino nos anos 1990. ..... *30*
Figura 55 – Estação original de Utinga nos anos 1940. ..... *31*
Figura 56 – Estação de Utinga em 2009. ..... *31*
Figura 57 – A estação São Caetano em 3/8/1935. ..... *32*
Figura 58 – A estação São Caetano em 1956. ..... *32*
Figura 59 – Fachada da estação São Caetano em 27/2/2014. ..... *33*
Figura 60 – A estação do Ipiranga em 20/3/1906. ..... *33*

Figura 61 – A estação do Ipiranga em 1/2011. 34
Figura 62 – Pátio da Moóca visto do viaduto São Carlos, anos 1920 provavelmente. 34
Figura 63 – A estação Moóca atual nos anos 1990. 35
Figura 64 – Plataformas da estação da Moóca em 18/11/2016. 35
Figura 65 – Estação da Hospedaria, c. 1908. 36
Figura 66 – O trem dos imigrantes parado na plataforma Hospedaria em 1930. 37
Figura 67 – A estação Hospedaria, à esquerda. 37
Figura 68 – A estação da Hospedaria reconstruída em 2000. 38
Figura 69 – Estação original do Brás em 1867. 38
Figura 70 – A segunda estação do Brás, sem data. 39
Figura 71 – A estação do Norte em primeiro plano em 1905. Ao fundo, à direita, a estação do Brás da SPR. 39
Figura 72 – A estação do Brás, supostamente em 1900. 40
Figura 73 – interligação da SPR com a Central. 40
Figura 74 – Trabalhadores da SPR posam junto à máquina no pátio do Pari em 1910. 41
Figura 75 – Pátio do Pari, provavelmente anos 1950. 41
Figura 76 – A primitiva estação de São Paulo na época de sua abertura. 43
Figura 77 – A segunda estação, cerca de 1880. 43
Figura 78 – Pátio da estação da Luz nos anos 1860/70. 44
Figura 79 – A estação da Luz, c. 1910. 44
Figura 80 – Interior da estação da Luz em 1928. 45
Figura 81 – Trem de passageiros parte da Luz em 1978 no sentido do interior. 45
Figura 82 – Interior da estação da Luz em 16/2/2014. 46
Figura 83 – A estação da Luz pega fogo pela segunda vez em sua história de 115 anos. 46
Figura 84 – A antiga estação Barra Funda nos anos 1950. 47
Figura 85 – A estação Barra Funda atual. 48
Figura 86 – A estação Água Branca, cerca de 1867. 49
Figura 87 – A estação Água Branca. 49
Figura 88 – Estação de Água Branca em 1918. 50
Figura 89 – Na plataforma da estação Água Branca anos 1960. 50
Figura 90 – A estação Água Branca em 2010 sem a cabine, já demolida. 51
Figura 91 – A estação da Lapa em 1899. 51
Figura 92 – A estação da Lapa em 1948. 52
Figura 93 – A estação original da Lapa. 52
Figura 94 – Estação da Lapa em 8/5/1915. 53
Figura 95 – A estação do Piqueri em 2012. 53
Figura 96 – A estação de Pirituba em 1899. 54
Figura 97 – Plataforma separada da estação de Pirituba em 1899. 55
Figura 98 – A estação Pirituba em 1997. 55
Figura 99 – A estação Pirituba em 6/2010. 56
Figura 100 – A estação Vila Clarisse em 1962. 56
Figura 101 – A estação Vila Clarisse em 1/12/12. 57
Figura 102 – Plataforma coberta em frente à estação, ainda como Taipas. 58
Figura 103 – A estação Taipas em 1948. 58
Figura 104 – O Trem Cometa passa pela antiga estação de Taipas nos anos 1940. 59
Figura 105 – A estação de Jaraguá em 1967. 59
Figura 106 – A estação Jaraguá em 11/3/2011. 60
Figura 107 – Estação de Perus em 1898. 60
Figura 108 – Mapa com a estação de Perus em 1930. 61
Figura 109 – Estação de Perus em 1953. 61
Figura 110 – A estação Perus nos anos 1960. 62
Figura 111 – A parada original de trens de Caieiras, c. 1890. 63
Figura 112 – A estação de Caieiras, século XIX. 63
Figura 113 – A estação Caieiras, já com o prédio atual, em 1922. 64
Figura 114 – A estação Caieiras em maio de 1980 (antes do incêndio). 64
Figura 115 – A estação de Caieiras em 2016. 65
Figura 116 – Mapa do município de Franco da Rocha nos anos 1950. 66
Figura 117 – A estação original de Juqueri em 1889. 66
Figura 118 – Estação de Juqueri. 67
Figura 119 – A estação Franco da Rocha em 1967. 67
Figura 120 – Plataforma da estação Franco da Rocha em 11/3/2011. 68
Figura 121 – A estação de Baltazar Fidélis com um então novíssimo trem da CPTM. 68
Figura 122 – A estação de Bethlem (Belém), nos seus primórdios, século XIX. 69
Figura 123 – O trem Gualixo, da Santos a Jundiaí na estação Francisco Morato. 69
Figura 124 – Pátio da estação de Francisco Morato, provavelmente nos anos 1960. 70
Figura 125 – A Estação provisória de Francisco Morato em 2012. 70
Figura 126 – Posto telegráfico na entrada do Túnel de Botujuru. 71
Figura 127 – O posto telegráfico Túnel, na frente da locomotiva. 71
Figura 128 – O posto Telegráfico de Botujuru original. 72

Figura 129 – Posto telegráfico de Botujuru. *72*
Figura 130 – Estação da CPTM em Botujuru. *73*
Figura 131 – Estação de Campo Limpo, possivelmente anos 1940. ..... *73*
Figura 132 – Estação de Campo Limpo, por volta dos anos 1950. ..... *74*
Figura 133 – Parte da velha estação de Campo Limpo. *74*
Figura 134 – Estação de Várzea, por volta de 1900. ..... *75*
Figura 135 – A estação de Várzea Paulista nos anos 1990. ..... *75*
Figura 136 – Plataforma da estação Várzea Paulista em 29/12/2012. ..... *76*
Figura 137 – A estação de Jundiaí, por volta de 1910. ..... *77*
Figura 138 – Ponto de baldeação para a Ituana, na estação de Jundiaí, anos 1920. ..... *77*
Figura 139 – Estação de Jundiaí, anos 1950 e anos 2009. ..... *78*
Figura 140 – O trem de passageiros da Sorocabana na estação de Jundiaí, provavelmente nos anos 1950. ..... *78*
Figura 141 – Trem da CPTM de excursão aos fins de semana São Paulo a Jundiaí na estação de Jundiaí. *79*
Figura 142 – Estação de Jundiaí em 2010. ..... *79*

Histórico

A São Paulo Railway – SPR ou popularmente "Inglesa" – foi a primeira estrada de ferro construída em solo paulista. Construída entre 1862 e 1867 por investidores ingleses, tinha inicialmente como um de seus maiores acionistas o Barão de Mauá. Ligando Santos a Jundiaí, transportou durante muitos anos – até a década de 1930, quando a Sorocabana abriu a Mairinque – Santos – o café e outras mercadorias, além de passageiros de forma monopolística do interior para o porto, sendo um verdadeiro funil que atravessava a cidade de São Paulo de norte a sul. Em 1946, com o final da concessão governamental, passou a pertencer à União sob o nome de Estrada de Ferro Santos a Jundiaí (EFSJ). Nos anos 70 passou a pertencer à RFFSA, e, em 1997, à concessionária MRS, que hoje a controla. O tráfego de passageiros de longa distância terminou em 1995, mas o transporte entre Jundiaí e Rio Grande da Serra continua até hoje com os TUES dos trens metropolitanos.

Cidades

SANTOS

A estação de Santos foi aberta junto com a linha, em 16 de fevereiro de 1867, no km 0,000, sendo a primeira estação construída no estado de São Paulo.

Segundo o Almanak Lemmertz para 1889,

> *"a estação (foi) construida com bons materiaes, a architectura não é de bom gosto: os armazens para as mercadorias, pelas suas dimensões, são insignificantes, não podendo portanto satisfazer as exigencias do futuro trafego. Ha falta de casa para deposito de carros, e de oficinas de reparação para as locomotivas".*

O prédio que abriga a estação é basicamente o original de 1867, reformado em 1895 com a construção de um segundo andar, dois torreões e mais alguns elementos de ferro.

O prédio esteve ativo até 30 de novembro de 1995, quando foi desativado com a chegada do último trem de passageiros. Após o fechamento da estação, vários carros e vagões permaneceram no seu pátio apodrecendo.

Estação do Valongo era o nome pela qual era conhecida popularmente a estação, situada nesse bairro. Depois de anos de abandono total, em janeiro de 2004, foi terminada a restauração do prédio da estação, que passou a abrigar a Secretaria Municipal de *Turismo*[1].

A estação foi tombada pelo CONDEPHAAT em 2010.

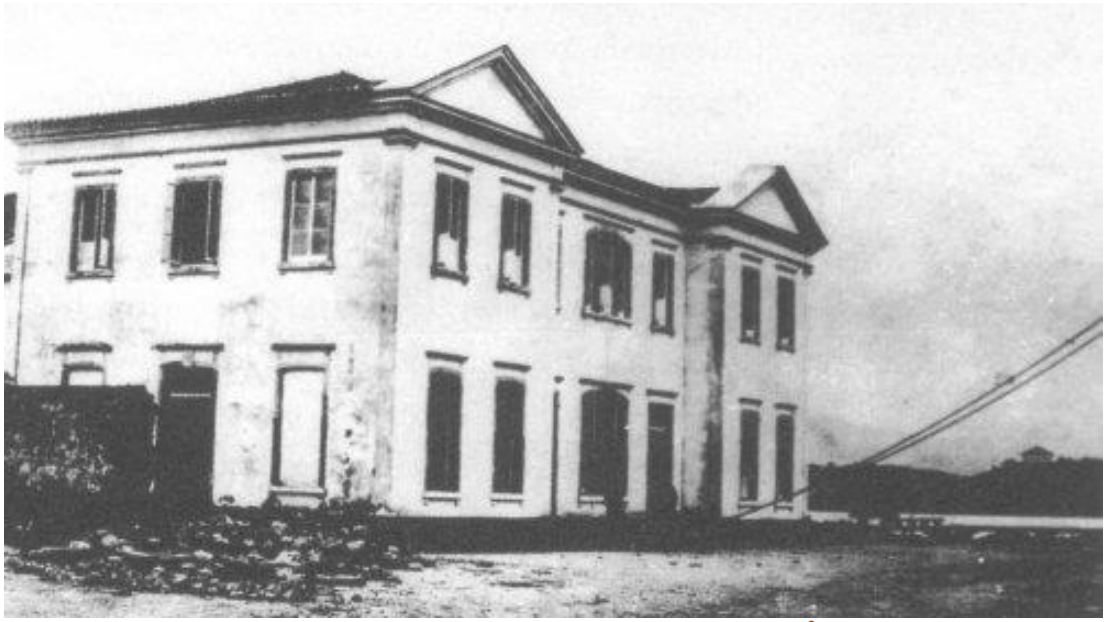

Figura 1 – A estação de Santos na época de sua inauguração em 1867[2].

[1] *"Após sete anos de negociações, a Prefeitura finalmente obteve a transferência definitiva pela Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) da área de 40 mil metros quadrados onde ficam a antiga estação e o pátio, no Valongo. a transferência garante o funcionamento do Pavilhão de Exposições, que deve ser inaugurado no mês que vem pela Prefeitura. No local, já funcionam também a Secretaria Municipal de Turismo, o Museu do Bonde e um posto da Guarda Municipal. A Prefeitura pagava aluguel à RFFSA para ocupar os espaços".* A Tribuna de Santos, 26/3/2006.

[2] Autor desconhecido.

Figura 2 – A estação de Santos em cartão postal do início do século XX[3].

Figura 3 – Gare da estação de Santos[4].

3 Ou desenho feito nessa época.
4 Data e autor desconhecidos.

Figura 4 – A estação de Santos em 1932[5].

Figura 5 – A estação de Santos em 1956[6].

[5] Centenas de pessoas partindo pelos trens da SPR para a Capital durante a revolução de 1932. Autor desconhecido.

[6] Foto da Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, IBGE, 1958.

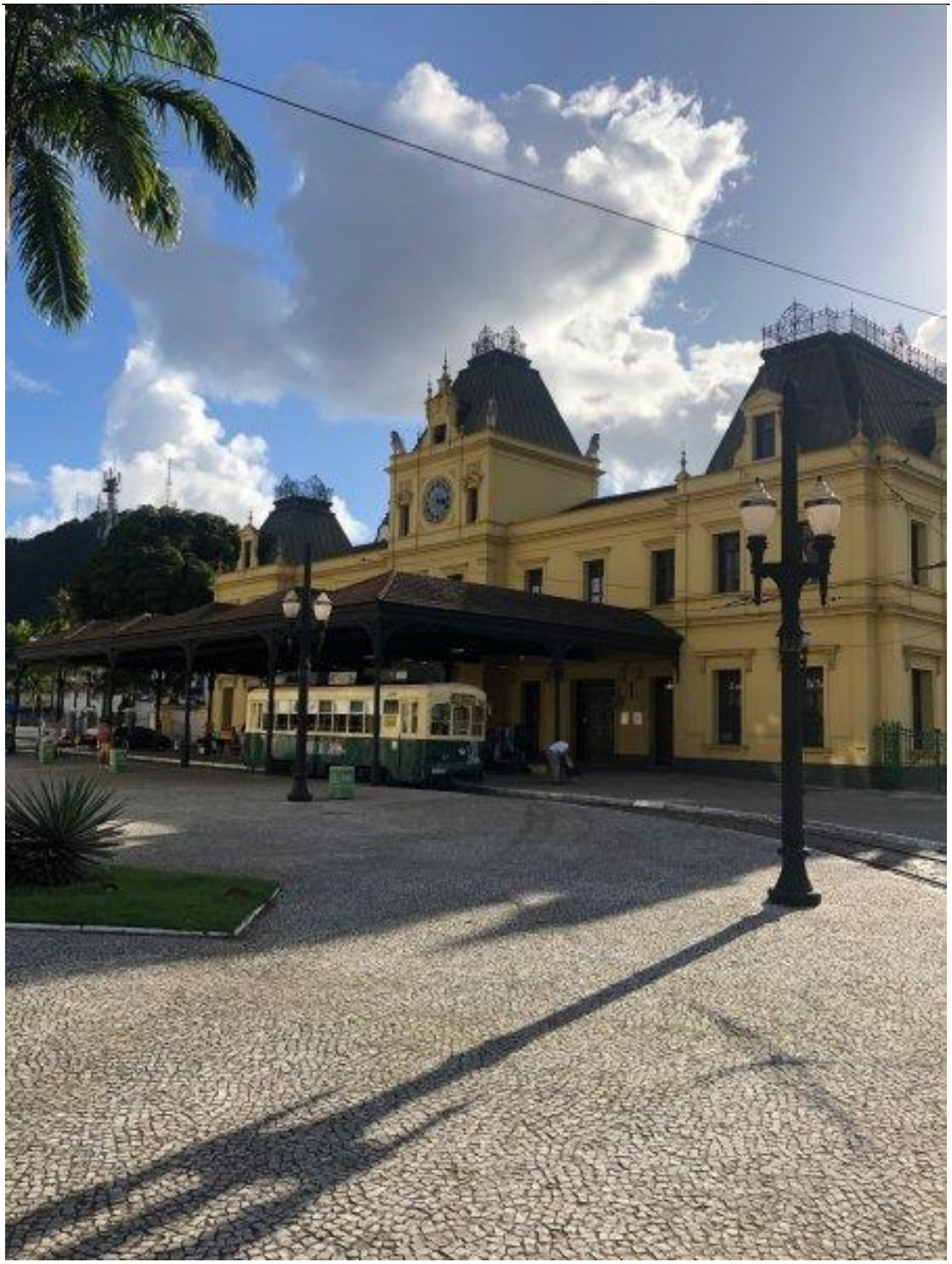

Figura 6 – A estação de Santos com o bonde (português) turístico à sua frente em setembro de 2022[7].

[7] Foto Leonardo Patara.

Figura 7 – A estação de Santos em 11/7/2015[8].

ALEMOA

O posto telegráfico Alemoa foi aberto em 6 de outubro de 1920 no km 3,104.

Depois de desativado, serviu durante anos como moradia, às margens da estrada velha de Santos, ao lado do viaduto da Alemoa.

Foi demolido em 2004, restando apenas a linha passando por ali ao lado do viaduto.

Figura 8 – À esquerda, a cabina do posto de Alemoa[9].

8 Foto Rafael Asquini.

9 Foto sem data. Acervo Waldir Rueda.

Figura 9 – Antigo posto telegráfico de Alemoa em 28/3/2001[10].

CASQUEIRO

O posto telegráfico de Casqueiro foi aberto em 1º de maio de 1896, no km 7,000, e ficava ao lado direito da linha, logo após a ponte da linha sobre o canal do rio Casqueiro.

O Guia Geral de 1960 não mostrava a estação, o que significa que ela pode ter estado desativada por algum tempo.

O posto acabou sendo demolido. Perto do local do antigo posto, cerca de quinhentos metros mais à frente e às margens da estrada velha de Santos, funcionou nos anos 1980 uma estação de trem metropolitano da baixada santista. A plataforma dessa estação ainda existe, sem cobertura e abandonada.

Figura 10 – A estação Casqueiro ainda nos tempos da SPR[11].

10 Foto Ralph M. Giesbrecht.

11 Foto sem data, extraída do livro Brazilian Sketches – Rudyard Kipling, reedição, 1989.

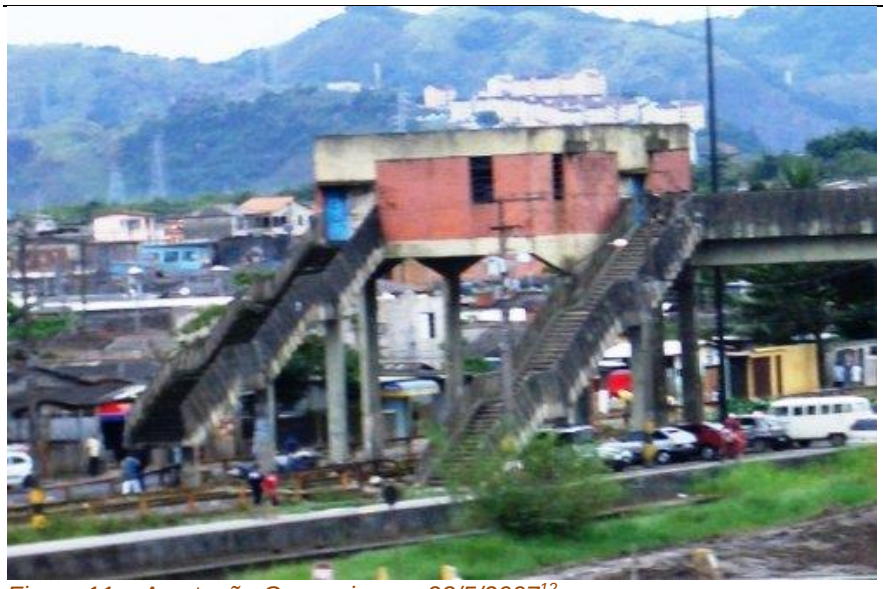

Figura 11 – A estação Casqueiro em 23/5/2007[12].

CUBATÃO

A estação de Cubatão foi aberta juntamente com a linha em 16 de fevereiro de 1867 no km 12,300.

Já no ano seguinte, um novo prédio foi construído para substituir o anterior, "muito acanhado". Porém, segundo o Almanak Lemmertz para 1889,

> *"a estação do Cubatão offerece dimensões sufficientes para o serviço da povoação. Convem observar que a construção desta estação sendo de páo a pique deve ser considerada provisoria".*

Um novo prédio foi inaugurado durante a década de 1890. Duraria até os anos 1950 ou 1960, quando o atual o substituiu.

Em 1898, entre a estação de Cubatão e a localidade de Pilões, foi aberto um ramal particular com 5 km de linhas, sendo 4 km de ramal lenheiro e 1 km para transportar papel da Cia. Fabril do *Cubatão[13].*

Figura 12 – A antiga estação de Cubatão em 1967[14].

12 Foto Antônio A. Gorni.

13 Pertencia à City of Santos Improvements Co. Tinha 6 locomotivas e 45 vagões; transportava passageiros também, cobrando 500 réis para todo o percurso; transportava também frutas e madeira.

14 Acervo Paulo Mendes.

Figura 13 – A atual estação Cubatão em 3/2003[15]*.*

AREAIS

O posto telegráfico de Areais foi aberto em 17 de novembro de 1897 no km 16,400.
Em 1900, a nova estação foi entregue, sendo que em 1960 já estava fora de funcionamento.

Figura 14 – Antigo posto de Areais[16]*.*

15 Foto Luiz Rafael de Souza.

16 Na bifurcação das linhas que vão para Piaçaguera (reta à direita) e para Raiz da Serra (saída à esquerda). Data e autor desconhecidos.

Figura 15 – Posto de Areais, vista aérea[17].

PIAÇAGUERA

A estação de Piaçaguera foi inaugurada em 1º de janeiro de 1902 no km 18,900.

Segundo a circular nº 24, assinada pelo sr. Antonio Fidelis, então chefe de tráfego da SPR, de 19 de abril de 1899, o nome foi dado nessa data, ainda durante a construção, iniciada em 1898. O seu nome até então estava definido para ser "Raiz da Serra-nova", ou "Raiz-nova".

Em 1964, o prédio velho já estava abandonado e parcialmente desfigurado, pronto para a demolição, enquanto a estação funcionava num barraco provisório ao seu *lado*[18].

Da estação sai, desde 1977, o ramal que vai para Conceiçãozinha, em Vicente de Carvalho, no Guarujá, e também chega, desde 1990, o ramal que vem da Mairinque – Santos, da estação de Paraitinga.

O prédio foi demolido em 1965, restando apenas a plataforma. A MRS tem ali um pequeno prédio para monitoramento de manobras.

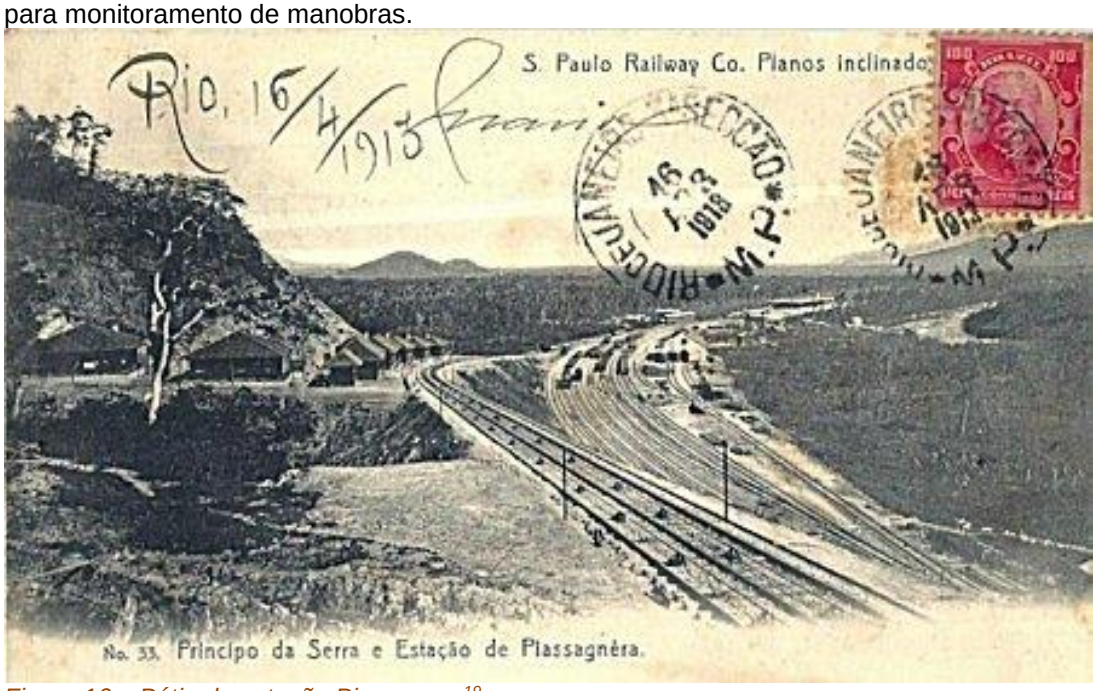

Figura 16 – Pátio da estação Piaçaguera[19].

17 Esquema para se entender Areais. Cortesia Google, Thomas Correa e Antonio Gorni, 2008.
18 Revista Ferrovia, julho de 1964.
19 Em cartão postal de 1918.

Figura 17 – Pátio da estação Piaçaguera[20].

Figura 18 – A estação Piaçaguera, provavelmente nos anos 1950[21].

20 Foto de 1950. Autor desconhecido.
21 Foto Paulo Mendes.

Figura 19 – Início da demolição do prédio da estação Piaçaguera em 1965[22].

RAIZ DA SERRA

A estação de Raiz da Serra, com o nome se contrapondo à estação de Alto da Serra (hoje Paranapiacaba), foi aberta em 16 de fevereiro de 1867, no km 22,000, para ser a estação de partida da subida da serra, pela linha da "serra velha", ou seja, a original.

Continuou sendo utilizada por muito tempo, pois a *"serra velha"* era a que transportava passageiros, tanto na época dos cabos quanto depois, com a cremalheira substituindo os velhos cabos da serra, construída em 1891, conforme data no dístico do prédio.

Depois de fechada em data incerta, foi abandonada.

A estação de Raiz da Serra foi restaurada pela MRS em 2004, mas hoje está depredada e mal conservada.

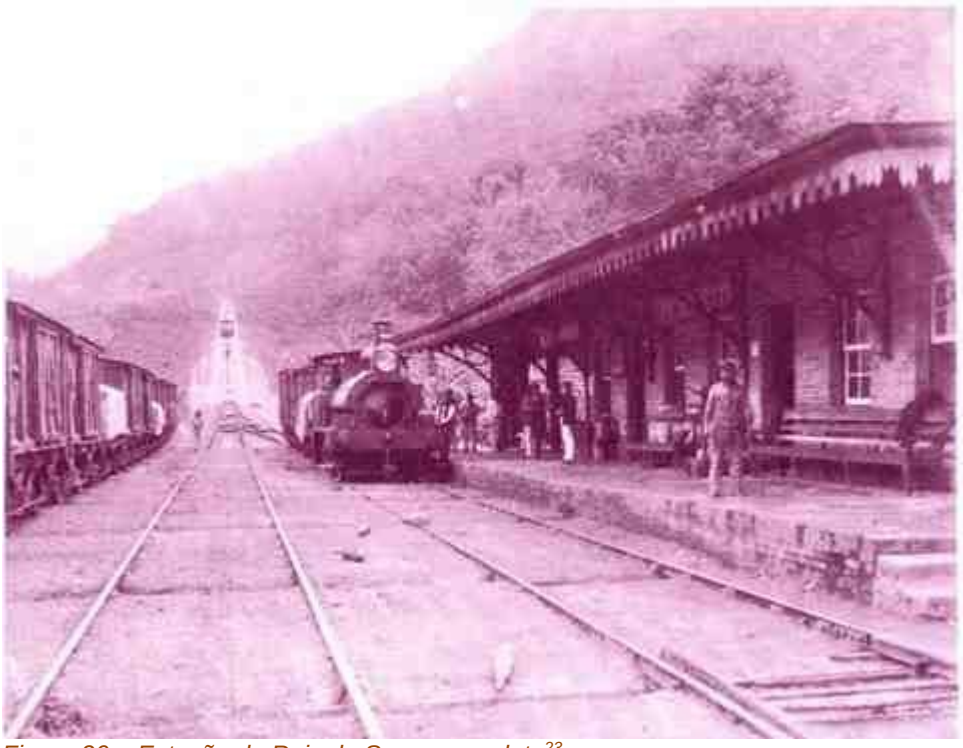

Figura 20 – Estação de Raiz da Serra, sem data[23].

[22] Autor desconhecido.

[23] Foto cedida por Marcelo Tálamo.

Figura 21 – Pátio original da estação de Raiz da Serra[24].

Figura 22 – A estação Raiz da Serra reformada em 6/2004[25].

24 A fotografia é supostamente de 1867. Autor desconhecido.
25 Foto José Emílio Buzelin.

Figura 23 – A estação Raiz da Serra em 21/3/2014[26].

PARANAPIACABA (antiga ALTO DA SERRA)

A estação de Paranapiacaba foi aberta com o nome de Alto da Serra em 16 de fevereiro de 1867 no km 30,300.

Ao lado do pátio de operações do sistema de cabos, foi mais tarde, em 1896, construída uma vila para os funcionários da São Paulo Railway, sendo que hoje está tombada pelo Patrimônio Histórico.

Por volta de 1900, uma segunda estação, diferente e maior do que a original, foi construída.

Em 1907, o nome da vila foi trocado para Paranapiacaba, *"lugar de onde se avista o mar"*. O nome da estação, entretanto, permaneceu como Alto da Serra até 1945, quando foi alterado para *Paranapiacaba*[27].

Em janeiro de 1981, um incêndio destruiu o prédio da antiga estação; desde 1977, entretanto, uma nova estação, mais simples, já estava funcionando em local próximo, sendo que a antiga já estava desativada. O relógio, salvo do fogo, foi consertado e colocado sobre uma nova torre ao lado do prédio novo.

Paranapiacaba era atendida até novembro de 2001 pelos trens metropolitanos da CPTM. A partir daí, os trens somente passaram a seguir nos fins de semana para Paranapiacaba, e, um ano depois, a suspensão total do trem.

Em 2002, a Prefeitura de Santo André adquiriu a vila inglesa, mas não o pátio ferroviário, que continua operado pela MRS.

Hoje, a CPTM opera um trem turístico, aos finais de semana, saindo da estação da Luz, em São Paulo.

[26] Foto Antonio A. Gorni.

[27] No dia 15 de junho de 1945, a estação do Alto da Serra passou a denominar-se Paranapiacaba, de acordo com o que deliberou o Departamento de Estradas de Rodagem e o Conselho Nacional de Geografia (GAIARSA, 1968.p.10).

Figura 24 – A estação original Paranapiacaba, c. 1895[28].

Figura 25 – Inauguração do Cometa em Paranapiacaba em 1934[29].

28 Acervo Paulo Augusto Mendes.

29 O Estado de S. Paulo, 12/7/1934.

Figura 26 – Festa na inauguração do Cometa em Paranapiacaba em 1934[30].

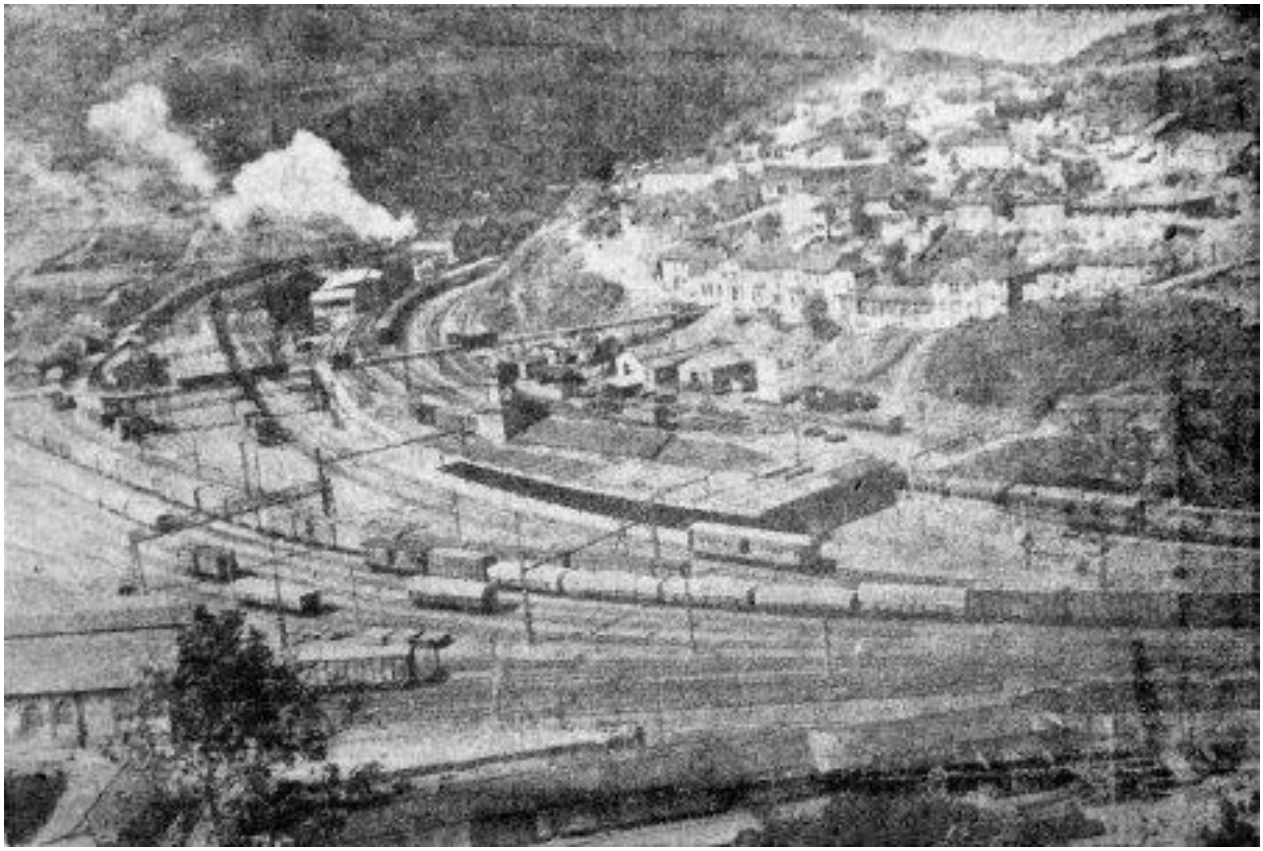

Figura 27 – Vista aérea da estação Paranapiacaba (no centro da foto) em 1966[31].

30 O Estado de S. Paulo, 12/7/1934.
31 Diário Popular, 21/11/1966.

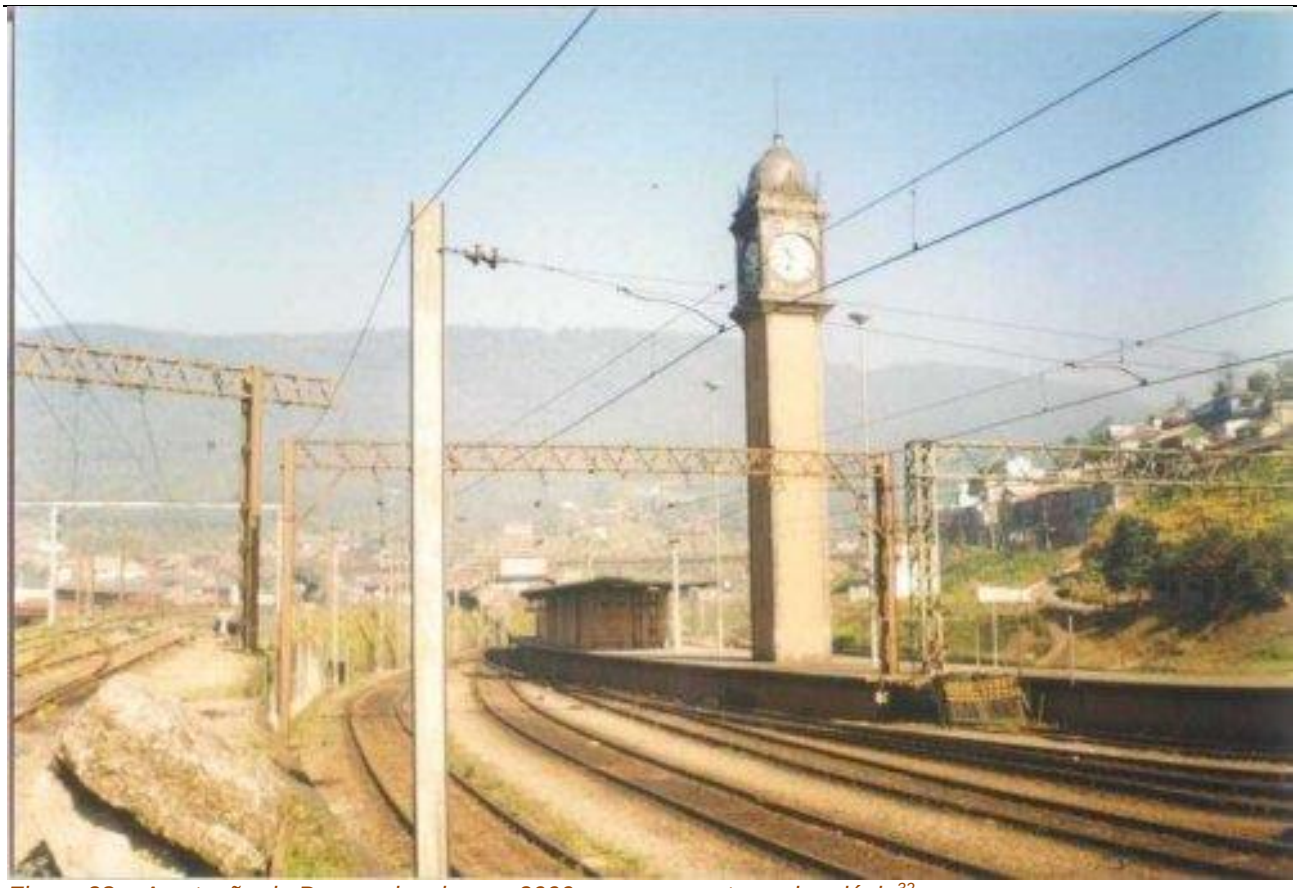

Figura 28 – A estação de Paranapiacaba em 2000, com a nova torre do relógio[32].

CAMPO GRANDE

A estação de Campo Grande foi inaugurada em 1º de agosto de 1889 no km 34,880.

Os trens metropolitanos da CPTM, a partir de novembro de 2001, somente paravam ali nos fins de semana. Em 2002, os trens deixaram definitivamente de ir até Paranapiacaba, parando na estação anterior de Rio Grande da Serra e retornando para a Luz.

No final de 2020, foi entregue totalmente restaurada, em projeto elaborado pela arquiteta Fabiula Domingues.

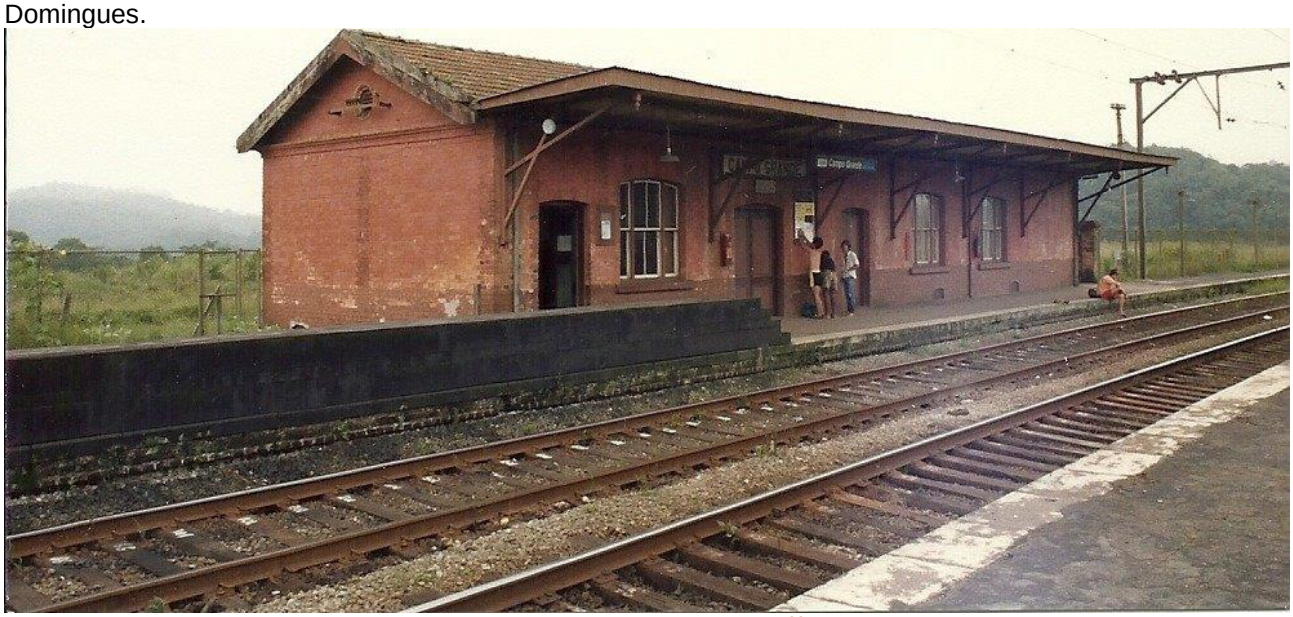

Figura 29 – A estação Campo Grande, provavelmente nos anos 1990[33].

32 Foto Wilson de Santis Jr.

33 Autor desconhecido/FB.

Figura 30 – A estação Campo Grande em 30/1/2013[34].

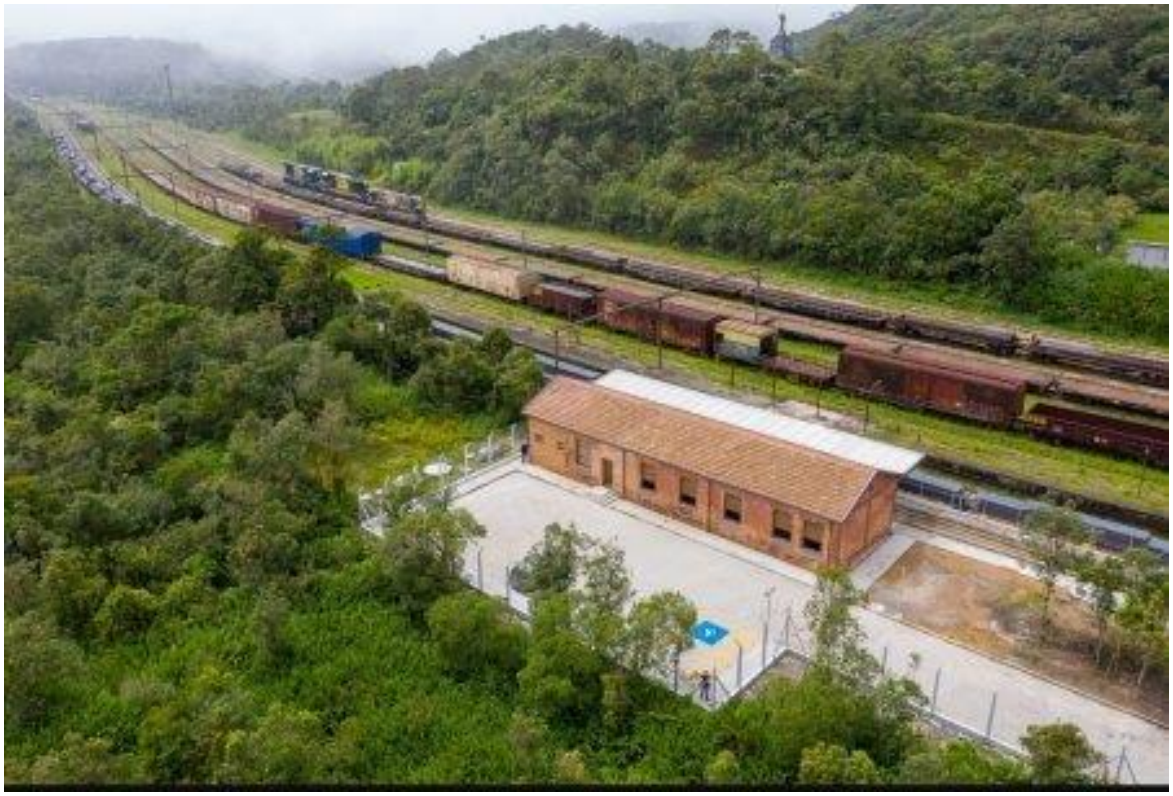

Figura 31 – A estação e seu pátio restaurados no início de 2021[35].

[34] Foto Leandro Guidini.

[35] A MRS restaurou a estação para servir de sede do centro de controle operacional das composições que trafegam pela serra. Foto MRS cedida em 1/1/2021.

ELETROCLORO (antiga ELDORADO)

A estação foi aberta em 2 de outubro de 1950, no km 37,915, com o nome de Eldorado.

Em 8 de setembro de 1966, passou a se chamar Eletrocloro devido à fábrica (hoje Solvay) que, desde 1947, ficava junto à linha e à estação. Era também chamada de Elclor, nome abreviado da fábrica.

Foi desativada há anos. Os ramais que saíam da linha principal ainda estão ativos. O desvio é utilizado desde da fundação da fábrica para trazer a sua matéria-prima principal: sal.

Figura 32 – Pátio da estação Eldorado em 6/11/2004[36]*.*

Figura 33 – Passarela na estação Eldorado[37]*.*

36 Note o desvio que entra na fábrica, hoje não utilizado. Foto Wilson de Santis Jr.

37 Passarela no estilo da SPR e E. F. Santos-Jundiaí em março de 2017. Foto Marcelo Liochi.

RIO GRANDE DA SERRA (antiga RIO GRANDE e ICATUAÇU)

A estação foi inaugurada em 16 de fevereiro de 1867, no km 41,109, com o nome de Rio Grande, construída de pau a pique e plataforma não ladrilhada.

Em 1929, a Prefeitura Municipal de São Paulo mantinha ali um desvio (embora a região pertencesse na época ao município de São Bernardo) para retirar pedras na pedreira Pires do Rio. Neste desvio trafegava também um bonde a gasolina para o transporte de funcionários. O bonde foi reformado e tirado do abandono pela Prefeitura de Rio Grande da Serra e pela ABPF.

De 1953 a 1963, chamou-se Icatuaçu, tanto a estação quanto o distrito, que pertenciam a Santo André. Emancipou-se como município com o nome de Rio Grande da Serra em 1964, nome atual.

Sua estação continua a mesma do início do século XX, bem conservada. Funciona hoje atendendo aos trens metropolitanos da CPTM, sendo ponta de linha, já que a continuação da linha para Paranapiacaba foi desativada em 2002.

A estação ferroviária e o pátio de Rio Grande da Serra foram tombados pelo CONDEPHAAT em 21 de junho de 2010, pelo ofício 1426/2010 do processo 60309/2009. A carta de comunicação aos interessados foi emitida em 22 de julho de 2010.

Figura 34 – Estação primitiva de Rio Grande em 1867[38].

[38] Foto Militão A. Azevedo

Figura 35 – Mapa com a estação ferroviária (à esquerda) e o desvio da Pedreira Pires do Rio[39].

Figura 36 – O bonde restaurado[40].

[39] Mapa da estação ferroviária (à esquerda) e o desvio da Pedreira Pires do Rio, seguindo para a direita e já com o nome de Pedreira Rio Grande. Acervo Wanderley Duck; final dos anos 1960.

[40] O bonde que seguia pelo desvio para levar funcionários, totalmente reformado pela ABPF e pela Prefeitura, em dezembro de 2006. Foto Thomas Correa.

Figura 37 – A estação de Rio Grande da Serra em julho de 2008[41].

RIBEIRÃO PIRES

A estação de Ribeirão Pires foi aberta em 1º de março de 1885 no km 45,500.

A estação ferroviária e o pátio de Ribeirão Pires foram tombados pelo CONDEPHAAT em 21 de junho de 2010, pelo ofício 1420/2010 do processo 60313/2009. A carta de comunicação aos interessados foi emitida em 22 de julho de 2010.

Hoje é atendida pelos trens metropolitanos da CPTM.

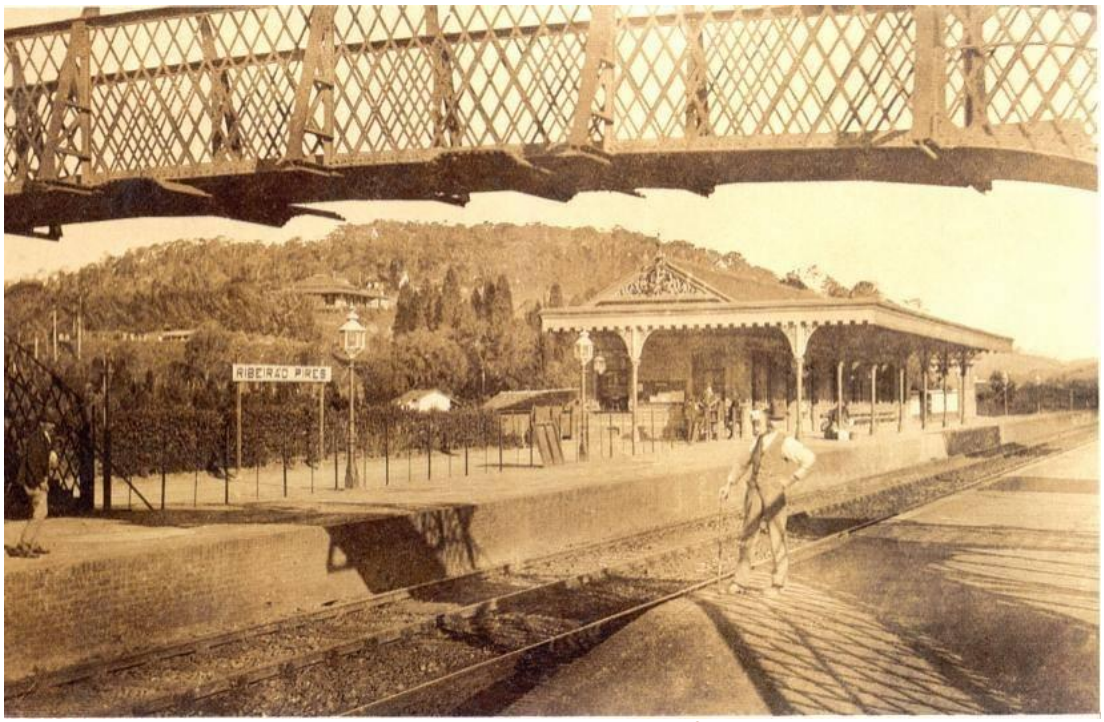

Figura 38 – A estação Ribeirão Pires no início do século XIX[42].

41 Vista no sentido de Paranapiacaba. Foto Ricardo Koracsony.

42 Autor desconhecido.

Figura 39 – A estação Ribeirão Pires em 11/2006[43].

Figura 40 – Estação de Ribeirão Pires com cargueiro da MRS em 2019[44].

43 Foto João Carlos R. Pinto.
44 Foto Leandro Oliveira.

GUAPITUBA

Guapituba era um posto telegráfico, aberto em 1º de maio de 1907, no km 49,375.

A estação atual foi inaugurada em 4 de junho de 1983, e construída sobre estrutura de trilhos para permitir uma construção mais rápida, em apenas oito meses.

Figura 41 – A estação Guapituba na época da inauguração (4/6/1983)[45].

MAUÁ (antiga PILAR)

A estação original, que tinha o nome de Pilar, inaugurada em 23 de abril de 1883, no km 53,109, era toda de madeira. Foram encontradas duas datas para essa inauguração: 1º de abril e 23 de abril. É possível que a primeira tenha sido a abertura somente para cargas, como muitas vezes anunciava a São Paulo Railway.

Tempos depois, foi construído um prédio em alvenaria.

Em 2 de abril de 1929, os trens de subúrbios da SPR passaram a ter como estação terminal a de Mauá. Somente décadas mais tarde seriam estendidos até Rio Grande da Serra e Paranapiacaba.

Em 27 de março de 1978, foi entregue uma nova estação. Ela se localiza próxima da antiga, sendo que uma das plataformas – a central – foi conservada da velha *estação*[46].

Em 1994, passou a ser administrada pela CPTM, criada nesse ano para controlar os trens metropolitanos da Grande São Paulo.

45 Foto da revista Ferrovia nº 90, mai/jun 1983.

46 Revista Ferroviária, no. 59, 1978.

Figura 42 – A estação de Mauá, sem data[47].

Figura 43 – A estação Mauá, provavelmente anos 1950[48].

47 Autor desconhecido.
48 Acervo Wanderley Duck.

Figura 44 – Plataforma da estação de Mauá em 2007[49].

CAPUAVA

A estação de Capuava foi aberta como posto telegráfico em 15 de setembro de 1920 no km 57,570.

O prédio original sobreviveu até 1960, quando foi substituído pelo atual. Desde então é uma estação de trens metropolitanos, passando a ser da CPTM em 1994.

Figura 45 – Estação de Capuava nos anos 1990[50].

49 Foto Amadeu Gomes.

50 Autor desconhecido.

Figura 46 – A estação Capuava em 12/12/2010[51].

PIRELLI

A estação, chamada popularmente de Parada Pirelli, foi aberta em 1º de março de 1943, no km 57,946, para atender aos funcionários da fábrica da Pirelli ali construída.

Em 1978, foi construída uma estação na antiga parada pela RFFSA.

Em 19 de julho de 2002, a CPTM anunciou que, a partir de 19 de agosto, iria deixar de prestar serviço nessa parada, haja vista o número reduzido de passageiros que a usava, ou seja, uma média de 22 passageiros em 16 paradas diárias...

Em 2010, já havia sido demolida.

Figura 47 – A estação Pirelli em foto de 1991[52].

51 Foto Artur Silva.

52 Cedida por William Gimenez

SANTO ANDRÉ (antiga SÃO BERNARDO)

A estação de São Bernardo foi inaugurada em 16 de fevereiro de 1867 no km 53,109.

A construção da estação foi basicamente o início da colonização do atual município de Santo André. Tinha o nome de São Bernardo, pois era um local desabitado, sendo a estação mais próxima do centro da freguesia de São Bernardo, na época, pertencente ao município de São Paulo.

A estação original foi reconstruída a partir de 1883.

O distrito, já com o nome de Santo André, foi criado em 1910, e, em 1938, foi elevado a *município*[53], mas a estação, no entanto, continuou com o nome de São Bernardo até 20 de agosto de 1934.

Entre 1923 e 1932, funcionou ali a Estrada de Ferro São Bernardo, com uma linha de bondes que ligava o centro de São Bernardo até a estação.

Em 1977, a estação velha foi demolida. A construção da nova estação foi iniciada em 1972 pela RFFSA e inaugurada em 6 de março de *1979*[54]. Aparentemente, a estação nova já estava funcionando desde 1977, quando a velha foi demolida, ou houve uma estação provisória nesse período.

Em 1992, a estação passou a atender os trens da CPTM, e, em 1996, deixou de atender aos trens de passageiros para Santos, quando foram desativados.

Em 20 de dezembro de 2002, a Prefeitura alterou o nome da estação para Celso Daniel, prefeito assassinado alguns meses antes. Há até uma placa no local com os dizeres, mas nem a CPTM usa o nome.

Figura 48 – Estação original de São Bernardo[55].

53 Fonte: Antecedentes Históricos do ABC Paulista, Wanderley dos Santos, 1992.
54 Revista Ferrovia no.65, 1979.
55 Foto da época da sua inauguração. Foto Militão Azevedo.

Figura 49 – A estação atual de Santo André[56].

Figura 50 – Locomotiva em frente à plataforma da estação de Santo André em 1951[57].

56 Na época de sua inauguração (1979). Revista Ferrovias no. 65, 1979.

57 Autor desconhecido.

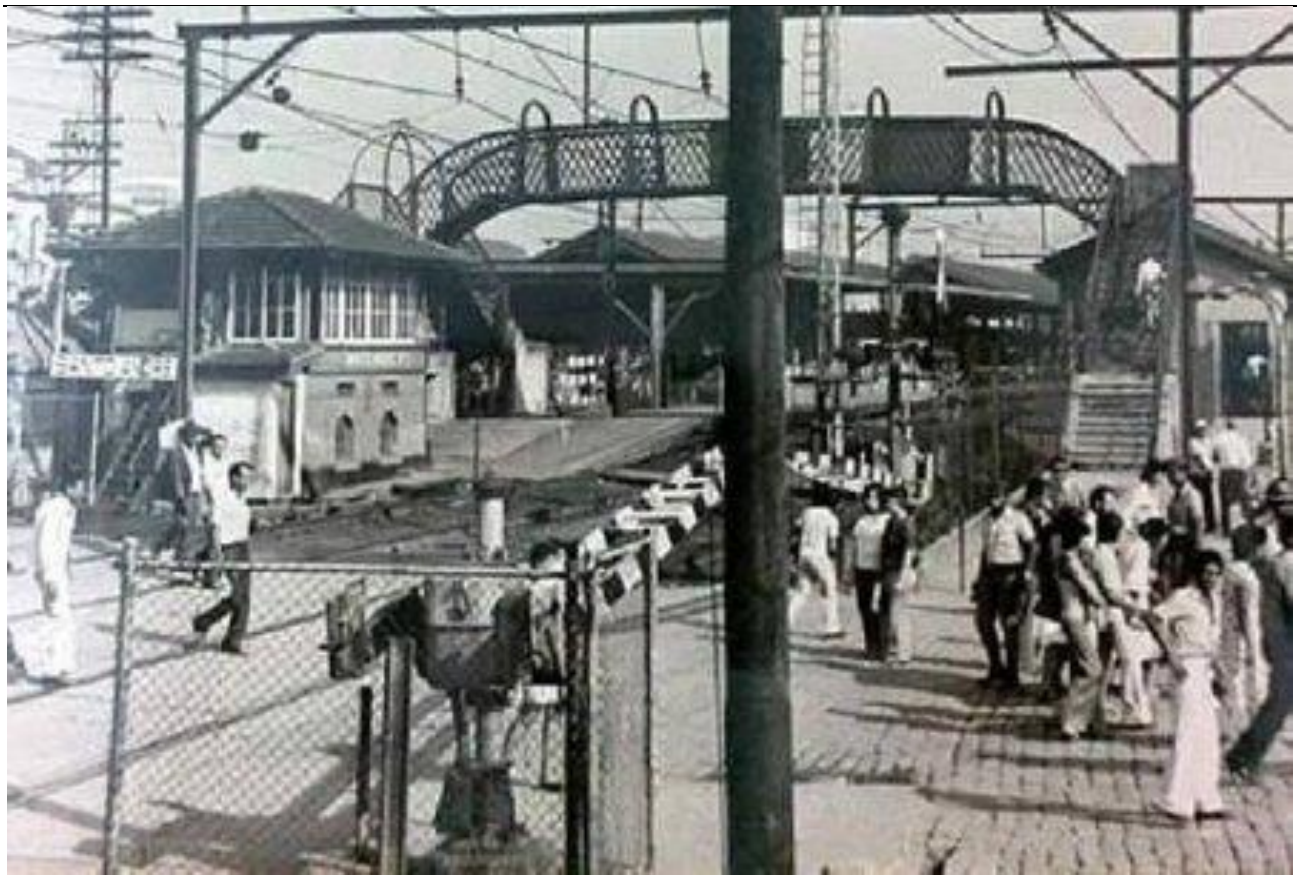

Figura 51 – Parte do pátio de Santo André no início dos anos 1970[58].

Figura 52 – A estação Santo André em 12/2008[59].

58 Autor desconhecido.
59 Foto Felipe Golfeto.

PREFEITO SALADINO

A estação de Prefeito Saladino foi inaugurada em 29 de novembro de 1952, no km 62,21, como uma simples parada para atender aos trens de subúrbio da Santos a Jundiaí.

O nome foi homenagem a Saladino Cardoso Franco, prefeito de Santo André entre 1914 e 1930, que caiu com a Revolução de 1930 e descendia de uma das mais antigas famílias do Grande ABC.

Era nesta estação que a General Motors, com fábrica em São Caetano, através de um desvio acessava a linha tronco da Santos a Jundiaí com vagões-cegonha carregados com automóveis para exportação.

Em 29 de março de 1966, foi inaugurada a estação no lugar da parada, sendo que hoje atende aos trens metropolitanos da CPTM.

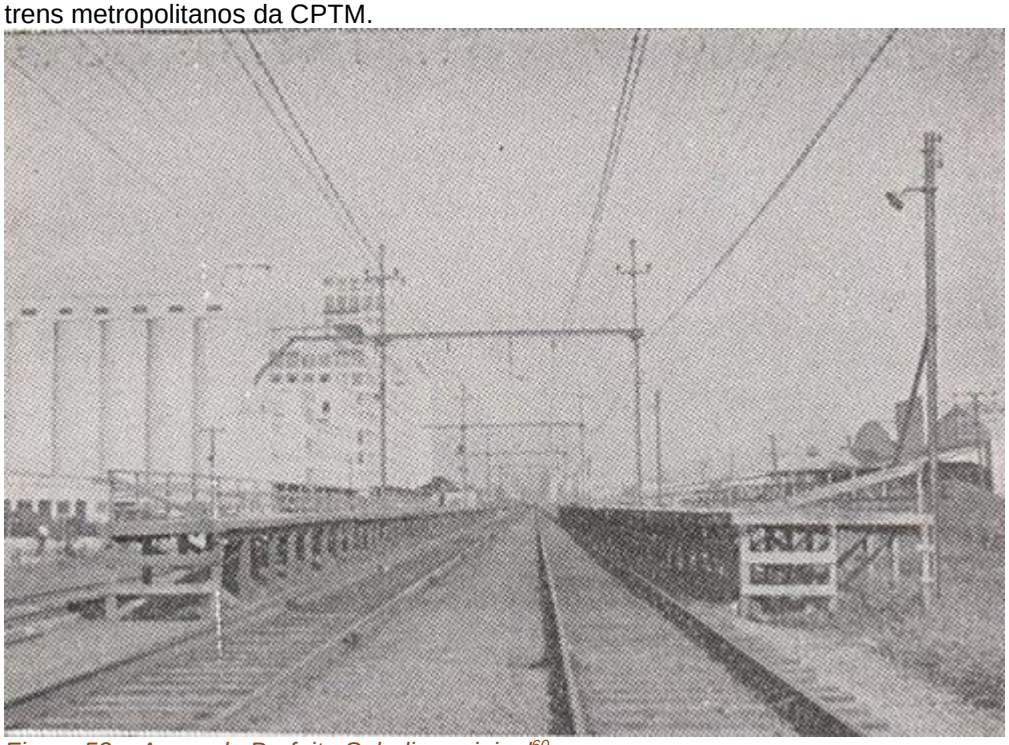

Figura 53 – A parada Prefeito Saladino original[60].

Figura 54 – A estação Prefeito Saladino nos anos 1990[61].

60 Sendo utilizada em abril de 1964. Foto Revista Ferrovia no. 337, 04/1964.

61 Foto cedida por William Gimenez.

UTINGA

A estação de Utinga foi aberta em 1º de agosto de 1933, no km 62,870, no lugar onde já havia um posto telegráfico, sem data de inauguração conhecida.

Foi substituída por um prédio novo em 1960 e reformada em 1976, já atendendo aos trens metropolitanos.

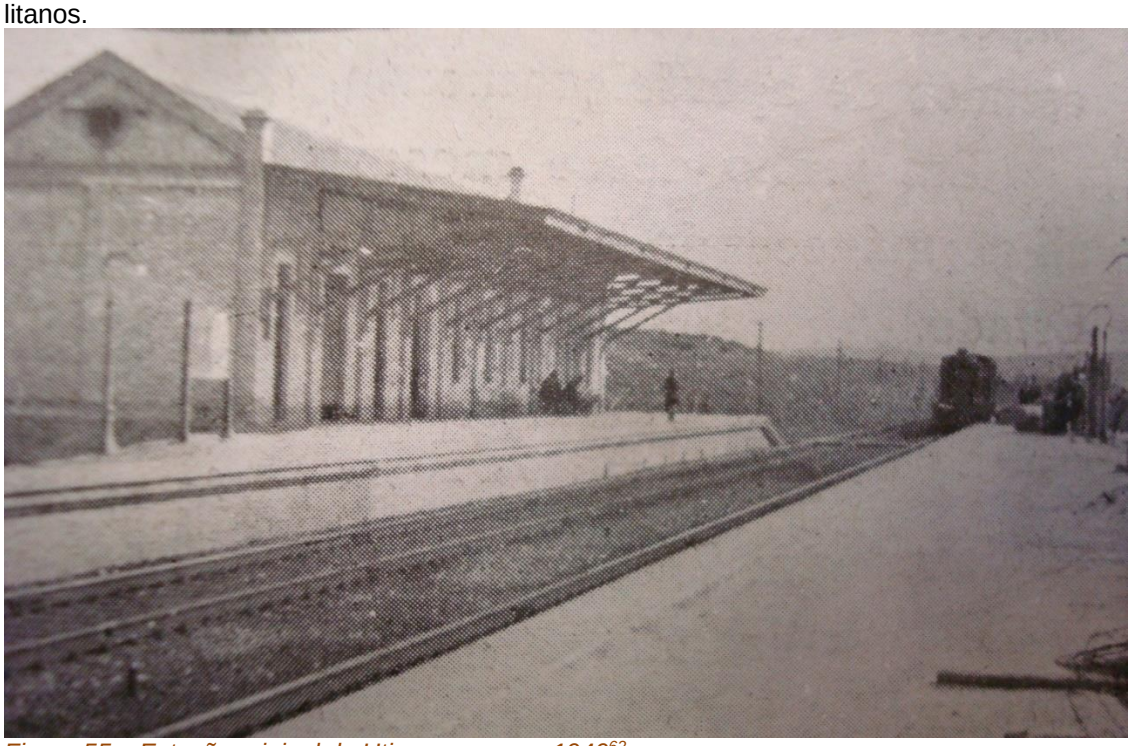

Figura 55 – Estação original de Utinga nos anos 1940[62].

Figura 56 – Estação de Utinga em 2009[63].

62 Foto cedida por Luis Rafael de Souza.

63 Foto Rafael Asquini.

SÃO CAETANO (DO SUL)

A estação de São Caetano foi aberta em 1º de maio de 1883 no km 67,440.

Como em vários casos, as datas de inauguração são diferentes dependendo da fonte. A SPR anunciou nos jornais a data de 12 de maio, mas há outra data, dada pelo Guia Geral de Estradas de Ferro do Brasil, de 1960, que é a de 1º de maio. Era muito comum haver também uma data onde se inaugurava somente o trem de passageiros ou somente os cargueiros. Talvez seja este o motivo da data informada pelo Guia citado.

Em 20 de dezembro de 1973, foi inaugurado o prédio novo da estação. O antigo, com arquitetura tipicamente inglesa e estilo vitoriano, foi demolido. Desde 1992, atende aos trens metropolitanos da CPTM.

Figura 57 – A estação São Caetano em 3/8/1935[64].

Figura 58 – A estação São Caetano em 1956[65].

64 Foto A Gazeta.

65 Foto cedida por Wanderley Duck.

Figura 59 – Fachada da estação São Caetano em 27/2/2014[66].

IPIRANGA

A estação do Ipiranga foi aberta em 1º de abril de 1886, no km 71,625, e um dos motivos para isso foi o descarregamento de material para a construção do Museu do Ipiranga.

Mais tarde, foi transformada em estação de trens de subúrbio.

Da estação saía um desvio, ainda ativo, conhecido como Desvio Aranha. É provável que seja o maior desvio da EFSJ, com quase 3 km, atendia principalmente à Ford Ipiranga.

Em 1959, a estação ganhou um novo prédio.

Hoje a estação serve aos trens metropolitanos da CPTM.

Figura 60 – A estação do Ipiranga em 20/3/1906[67].

66 Foto David Alexandre Buchara.

67 Foto cedida por Wanderley Duck.

Figura 61 – A estação do Ipiranga em 1/2011[68].

MOÓCA

A estação da Moóca foi inaugurada em 7 de setembro de 1898 no km 74,627
A estação recebeu prédio novo em 1960, sendo que hoje atende aos trens metropolitanos da CPTM.

Figura 62 – Pátio da Moóca visto do viaduto São Carlos, anos 1920 provavelmente[69].

68 Foto Alexandre L. Giesbrecht.
69 Autor e data desconhecidos.

Figura 63 – A estação Moóca atual nos anos 1990[70].

Figura 64 – Plataformas da estação da Moóca em 18/11/2016[71].

70 Foto cedida por William Gimenez.
71 Foto Mario Sandrini.

HOSPEDARIA DOS IMIGRANTES

A Hospedaria dos Imigrantes existia desde 1882 para recepcionar e dar abrigo temporário para os imigrantes europeus que chegavam no porto de Santos e subiam a serra pelos trens da SPR.

Em 1888, foi construído um prédio novo e mais amplo para essa finalidade, no Brás, ao lado da linha férrea para facilitar o desembarque e o transporte do pessoal.

Logo após a estação, sentido Moóca, saía o ramal do *Hipódromo*[72], que levava os admiradores de corridas de cavalo para o antigo hipódromo, bem perto dali. Esse ramal existiu pelo menos até a demolição do hipódromo, que parece ter ocorrido por volta dos anos 1940. A estação da Hospedaria aparentemente só servia para esses desembarques, não sendo uma estação de uso contínuo.

Nos anos 1970, a hospedaria deixou de funcionar e a estação foi demolida.

Com a restauração do prédio e sua transformação em museu, nos anos 1990, foi reconstruída no mesmo local, de forma a mostrar o que era essa plataforma. De lá saem nos fins de semana trens a vapor que levam pessoas em passeio por um curto trecho, administrado pela ABPF.

Figura 65 – Estação da Hospedaria, c. 1908[73]*.*

[72] O ramal do Hipódromo foi construído provavelmente junto com a abertura do Hipódromo de São Paulo, que se situava na rua do Hipódromo, em 1875. Tinha apenas a estação terminal que facilitava a ida dos espectadores das corridas. A linha passava pela rua dos Trilhos (que mantém o nome até hoje) e o ramal partia próximo à estação da Hospedaria dos Imigrantes. O ramal deixou de funcionar nos anos 1940 e os trilhos foram retirados.

[73] Foto de boletim da ABPF.

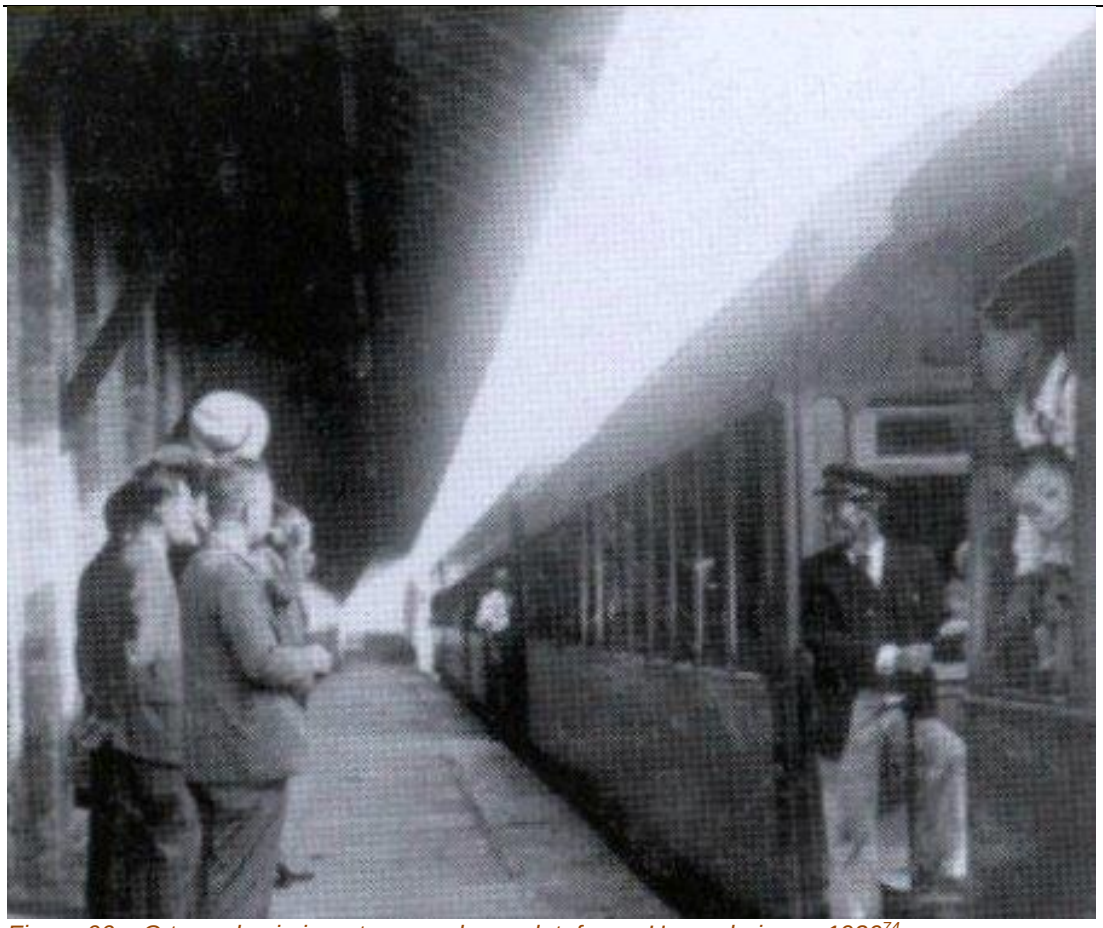

Figura 66 – O trem dos imigrantes parado na plataforma Hospedaria em 1930[74].

Figura 67 – A estação Hospedaria, à esquerda[75].

[74] Foto de catálogo do atual Memorial dos Imigrantes, 2007. Foto Renato Gigliotti em 5/2007.

[75] Usada apenas para a linha em que trafega a locomotiva a vapor da ABPF nos finais de semana; ao fundo, atrás do prédio baixo branco à esquerda, sem poder ser visto na foto, a saída do antigo ramal da rua dos Trilhos. Foto Renato Gigliotti em 5/2007.

Figura 68 – A estação da Hospedaria reconstruída em 2000[76].

BRÁS (antiga BRAZ)

A estação do Braz foi inaugurada em 16 de fevereiro de 1867, no km 76,332, para atender o bairro do mesmo nome. Ela é anterior à estação Roosevelt, também chamada originalmente de Braz, ponto terminal da linha da Central do Brasil.

As linhas da SPR e da Estrada de Ferro Central do Brasil se juntavam ali, o que ainda hoje ocorre.

Em 1978, foi aberta a estação Brás (agora com s) do metrô, junto às duas, e aos poucos as três estações foram se fundindo. Hoje praticamente não há diferença entre as estações Brás da Santos a Jundiaí e a Roosevelt, as plataformas são comuns.

O prédio da estação Brás da antiga SPR está hoje tombado pelo Condephaat.

Figura 69 – Estação original do Brás em 1867[77].

76 Autor desconhecido.

77 Foto Militão A. Azevedo.

Figura 70 – A segunda estação do Brás, sem data[78].

Figura 71 – A estação do Norte em primeiro plano em 1905. Ao fundo, à direita, a estação do Brás da SPR[79].

78 Autor desconhecido.
79 Autor desconhecido.

Figura 72 – A estação do Brás, supostamente em 1900[80].

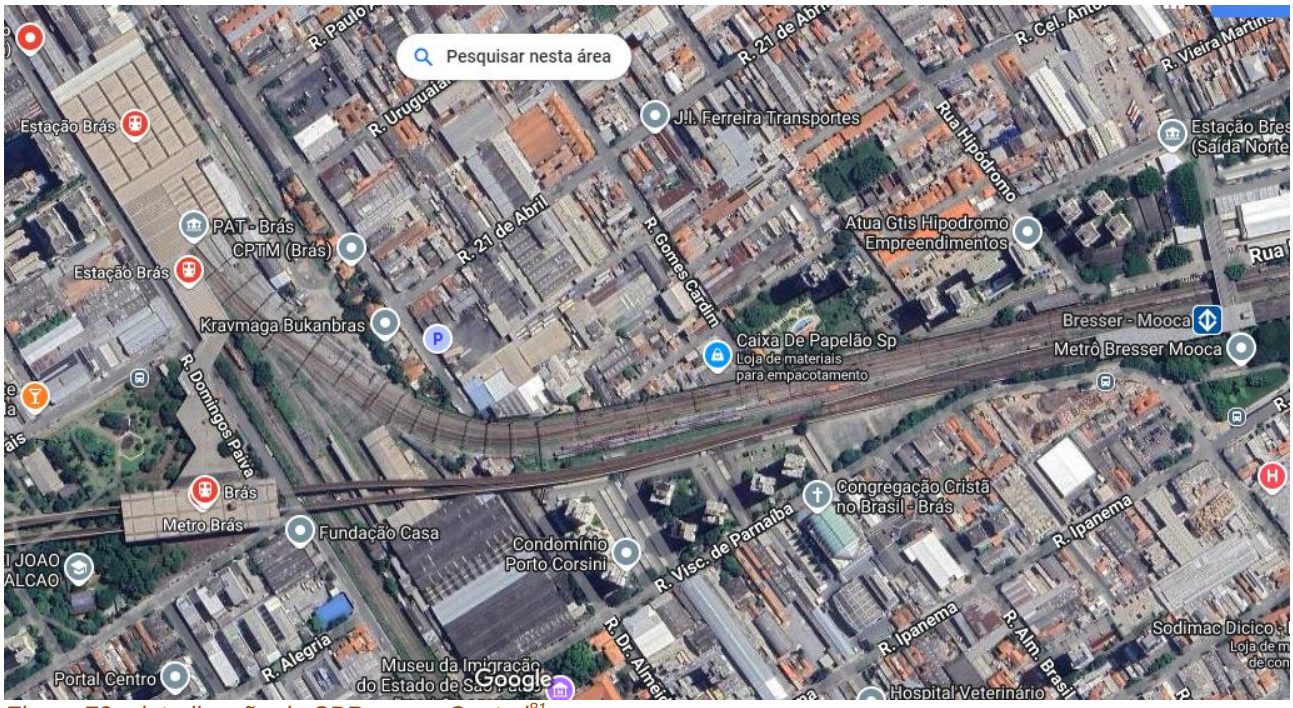

Figura 73 – interligação da SPR com a Central[81].

80 Na foto, à esquerda ao fundo, a estação do Norte, depois chamada de Roosevelt. Autor desconhecido.

81 No mapa, modificado de Google.maps, vemos:
Na parte superior, a estação Brás, linha SPR sentido estação da Luz.
Na parte inferior esquerda, Museu da Imigração, linha SPR sentido Santos.
Na parte direita, estação Bresser-Moóca, linha da Central do Brasil, sentido Rio de Janeiro.

PARI

Pari não era uma estação, e, sim, um pátio, que teria sido aberto em 23 de janeiro de 1891, no km 77,636, com várias linhas no meio do bairro do Pari. Auxiliava nas manobras e na estocagem dos materiais que não podiam permanecer na estação da Luz.

No Guia Geral das Estradas de Ferro do Brasil de 1960, havia as seguintes notas com referência à estação do Pari:

> *"Não mantém tráfego com a EFS e tributárias, pelas vias Júlio Prestes e Barra Funda, nem com a CB e tributárias, via Brás-Roosevelt" e "Não recebe nem expede: a) Valores; b) Animais de grande porte; Telegramas; d) Inflamáveis".*

Na época em que as linhas da extinta Cantareira ainda existiam (até 1965), o pátio do Pari e o da Cantareira, na rua João Teodoro, não se encontravam por uma distância de cerca de dois quarteirões.

Hoje, grande parte dos prédios estão abandonados, sendo que muitos foram demolidos.

Figura 74 – Trabalhadores da SPR posam junto à máquina no pátio do Pari em 1910[82].

Figura 75 – Pátio do Pari, provavelmente anos 1950[83].

82 O Malho, 18/11/1910.
83 Autor desconhecido.

LUZ

A primeira estação da Luz foi inaugurada num prédio acanhado em 16 de fevereiro de 1867 no km 78,470.

De acordo com o relatório para o Presidente da Província de 1865,

> *"a casa dos passageiros, sita no alinhamento do prolongamento da rua Alegre (nota: hoje rua Florencio de Abreu) é por demais inconveniente; porque obrigará certamente a ser fechada a cancella d'esta rua em quase todo o dia, com um muito grave embaraço do transito publico da mesma rua".*

A estação, portanto, ficava relativamente longe da atual, na hoje avenida Prestes Maia.

Alguns anos depois, o prédio foi derrubado e outro maior construído em outro local (agora, entre as atuais rua Florêncio de Abreu e avenida Cásper Libero) para atender à demanda cada vez maior de passageiros e mercadorias ali embarcadas e desembarcadas.

Finalmente, por volta de 1890, a SPR decidiu aumentar a estação e fazer algo compatível com o rapidíssimo crescimento da cidade na época. Levou dez anos para a nova estação (a atual) ser finalmente inaugurada, em março de 1901, quando a antiga já havia sido demolida (a demolição havia se iniciado em maio de 1900).

O novo prédio, destruído por um incêndio em *1946*[84]*,* foi reconstruído com um andar a mais, reaberto em 1951, e sobreviveu até o segundo incêndio, em 21 de dezembro de 2014.

A partir de 1967, começaram a sair dali, e não da estação Roosevelt, os trens noturnos Santa Cruz da Central do Brasil, que seguiam para o Rio e que cessaram suas atividades em 1991.

No final de 1996, os ainda existentes trens de passageiros deixaram de partir dali, sendo transferidos para a estação da Barra Funda. A estação Luz, então, passou a ser apenas uma estação para os trens metropolitanos da CPTM.

Sofreu uma reforma geral na primeira metade dos anos 2000, passando a receber também os trens metropolitanos que vinham da região Oeste da cidade.

Em 2004, coincidindo com os 450 anos da cidade de São Paulo, a estação da Luz foi entregue restaurada, tanto em sua arquitetura, quanto em suas plataformas, agora readaptadas para os atuais trens metropolitanos.

Em 2006, ali foi inaugurado o Museu da Língua Portuguesa.

Em 21 de dezembro de 2014, a estação pegou fogo. O fogo destruiu o primeiro e segundo andares do prédio e destruiu totalmente o museu que existia ali, Museu da Língua Portuguesa. O tráfego de trens da CPTM foi suspenso. Foi retomado em 31 de dezembro, mas o prédio precisaria ser restaurado. A gare, por onde passam os trens e se embarca e desembarca, praticamente nada sofrera. Em 2019, o museu reabriu depois de uma grande reforma.

Em 29 de março de 2022, foi entregue aos usuários a ligação subterrânea ligando a estação Luz à estação Júlio Prestes e, consequentemente, a ligação entre a Estação da Luz e o estacionamento da Sala São Paulo, espaço para concertos que integra o Centro Cultural Júlio Prestes.

[84] Dois dias antes da entrega da SPR pelos ingleses ao Governo da União, devido ao término da concessão de 90 anos.

Figura 76 – A primitiva estação de São Paulo na época de sua abertura[85].

Figura 77 – A segunda estação, cerca de 1880[86].

85 Foto cedida por A. C. Belviso.

86 Atrás, prédio na atual rua Mauá. Foto de cerca de 1890, autor desconhecido.

Figura 78 – Pátio da estação da Luz nos anos 1860/70[87]*.*

Figura 79 – A estação da Luz, c. 1910[88]*.*

87 À direita, a atual rua Mauá. À esquerda, o Jardim da Luz. Autor desconhecido.

88 Foto Guilherme Gaensly, de cartão postal.

Figura 80 – Interior da estação da Luz em 1928[89].

Figura 81 – Trem de passageiros parte da Luz em 1978 no sentido do interior[90].

89 Revista A Careta, 11/8/1928.

90 Trem R da Paulista tracionado pela locomotiva “Pimentinha”. Foto Renato Cesar Favero.

Figura 82 – Interior da estação da Luz em 16/2/2014[91].

Figura 83 – A estação da Luz pega fogo pela segunda vez em sua história de 115 anos[92].

91 Foto Renato Gigliotti.

92 Pouco antes das quatro da tarde, 21 de dezembro de 2015. O fogo destruiu boa parte do segundo andar, onde estava parte do Museu da Língua Portuguesa. Neste dia, os trens deixaram de passar por ali por algum tempo. Foto UOL.

BARRA FUNDA - SPR/EFSJ

A estação da Barra Funda foi aberta em 19 de maio de 1892, no km 81,510, próxima à estação do mesmo nome da Sorocabana. Como a desta última, era um "armazém regulador", que regulava os estoques para serem encaminhados para o porto ou para o interior. Também atendia aos passageiros do já populoso bairro da Barra Funda.

Com o tempo a estação, já com um prédio mais moderno, passou a atender os trens de subúrbio, o que fez até 5 de setembro de 1988, quando o seu movimento de passageiros passou para a nova estação, construída mais à frente para atender tanto os trens metropolitanos da Santos a Jundiaí, como os da antiga Sorocabana e também do metrô, que ali passou a se encontrar também.

O terminal de passageiros passou a ser utilizado para o embarque dos passageiros do "Trem de Prata", que iniciou as operações em 1994, seguindo dali até a linha da RFFSA (ex-Central) que seguia para o Rio de Janeiro, como um trem noturno, até novembro de 1998, quando foi desativado e a estação foi fechada.

Figura 84 – A antiga estação Barra Funda nos anos 1950[93].

93 Foto cedida por Marcello Talamo.

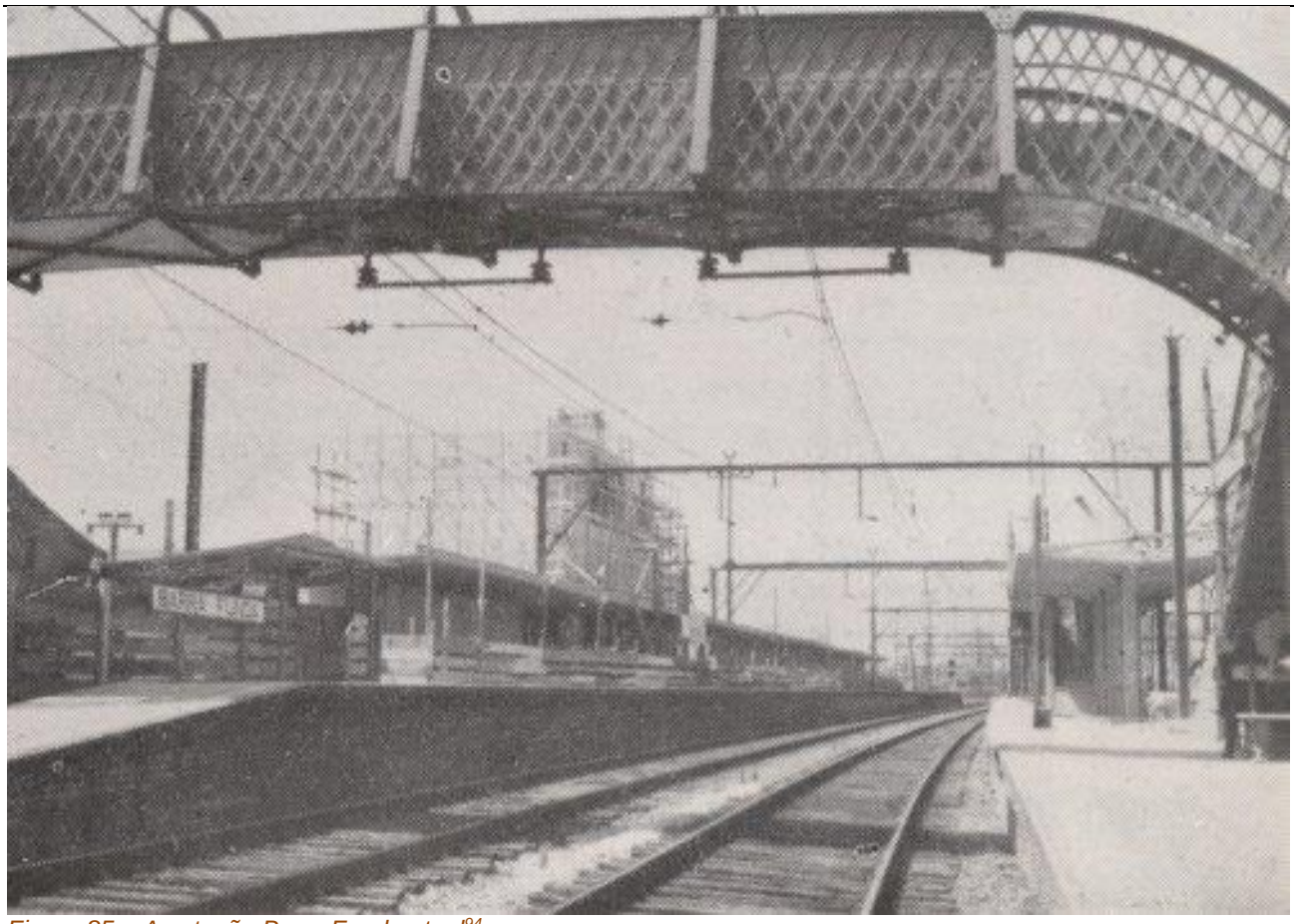

Figura 85 – A estação Barra Funda atual[94].

ÁGUA BRANCA

A estação da Água Branca foi aberta em 16 de fevereiro de 1867, no km 84,320, como uma das estações originais da SPR. O motivo de sua existência era por ser ali a confluência dos caminhos que levavam à Freguesia do Ó, Pinheiros e Campinas.

Em 20 de outubro de 1976, foi inaugurada a passarela que une as duas plataformas. Aparentemente, o prédio atual da estação também foi inaugurado nessa data.

A estação serve aos trens metropolitanos da CPTM desde 1994.

94 Em fase final de construção, em abril de 1964, hoje parcialmente demolida e a passarela de metal da velha SPR seria retirada pouco depois e substituída por uma em concreto. Foto Revista Ferrovia no. 337, 4/1964.

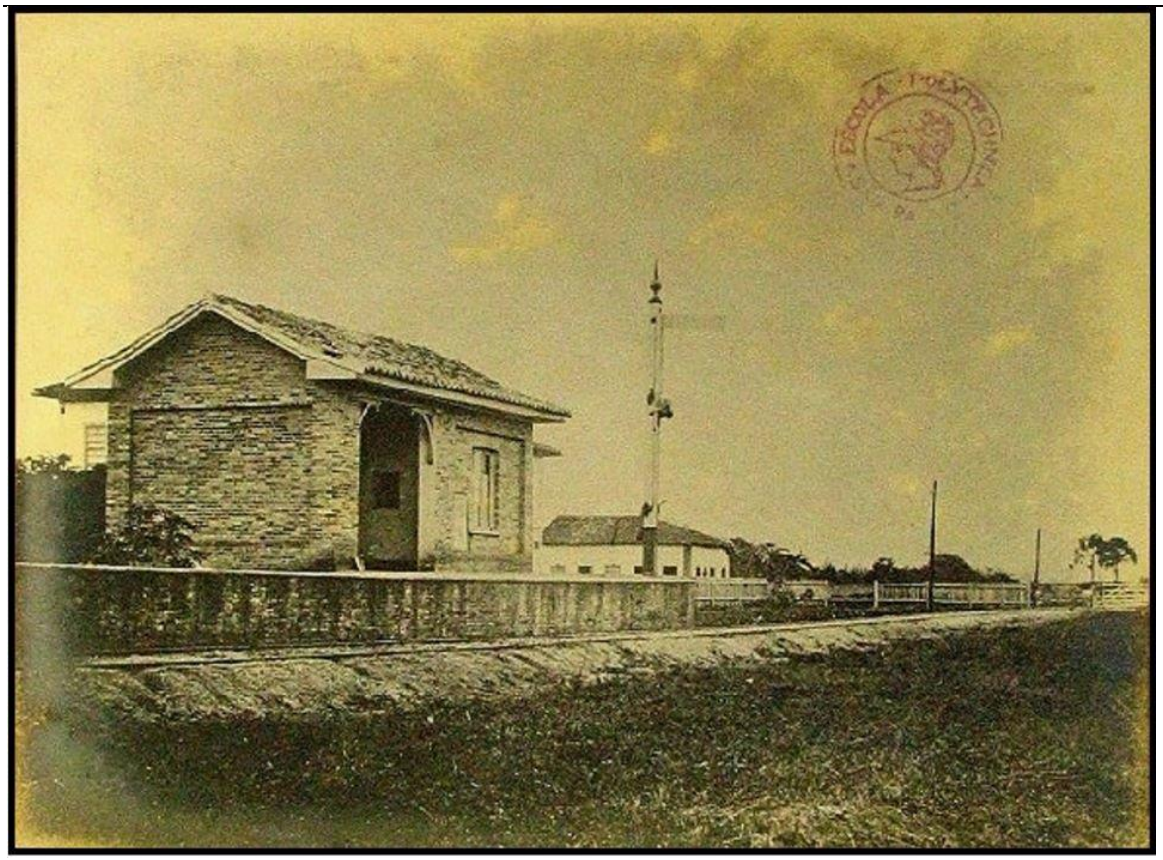

Figura 86 – A estação Água Branca, cerca de 1867[95].

Figura 87 – A estação Água Branca[96].

95 Foto atribuída a Militão A. Azevedo.

96 Autor e data desconhecidos.

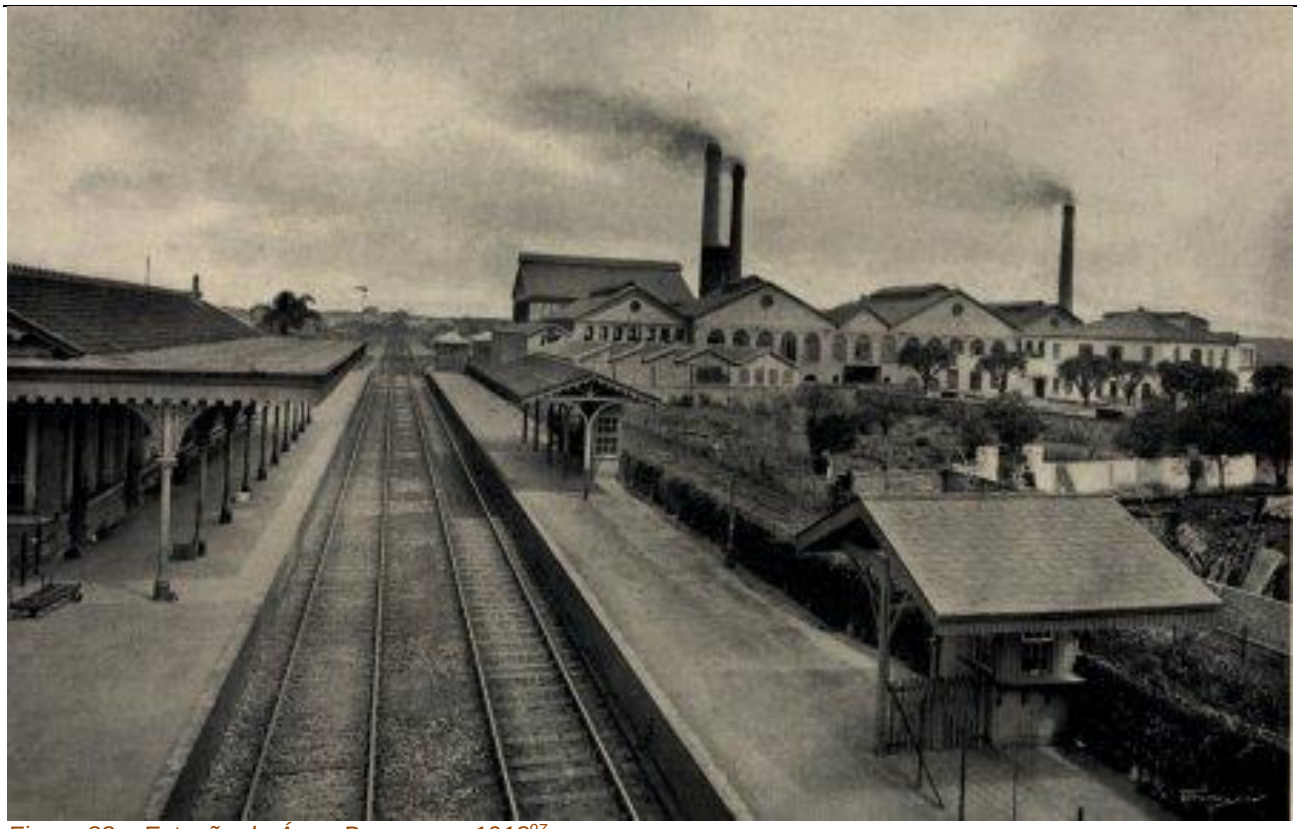

Figura 88 – Estação de Água Branca em 1918[97].

Figura 89 – Na plataforma da estação Água Branca anos 1960[98].

97 Com a plataforma principal, à esquerda, e a secundária, com cobertura, tendo sempre a seu lado a Vidraria Santa Marina. Foto do livro O Estado de São Paulo, Monte Doyecg & Cia, 1918 - acervo Paulo Castagnet.

98 Ainda com a cabina de controle e o TUE da Santos-Jundiaí. Foto Barry Blomstein.

Figura 90 – A estação Água Branca em 2010 sem a cabine, já demolida[99].

LAPA-SPR/EFSJ

A estação da Lapa foi a última estação a ser aberta dentro de São Paulo, ainda pela SPR, em 1º de julho de 1899, no km 86,050. Antes disto, as alternativas eram a utilização da estação da Água Branca, dois quilômetros a leste, ou da Parada Anastácio, onde o trem parava logo após cruzar a ponte do Tietê, vindo de Jundiaí.

Com a transferência das oficinas da SPR, vindas da Luz, para junto do rio, em 1898, devido à necessidade de água para as caldeiras, essa estação foi finalmente construída no bairro.

Houve duas inaugurações para a estação: uma para trens de passageiros, em 1º de julho de 1898, e outra para mercadorias, em 20 de fevereiro de 1899.

Hoje, com um prédio mais moderno, atende aos trens da CPTM, com enorme movimento.

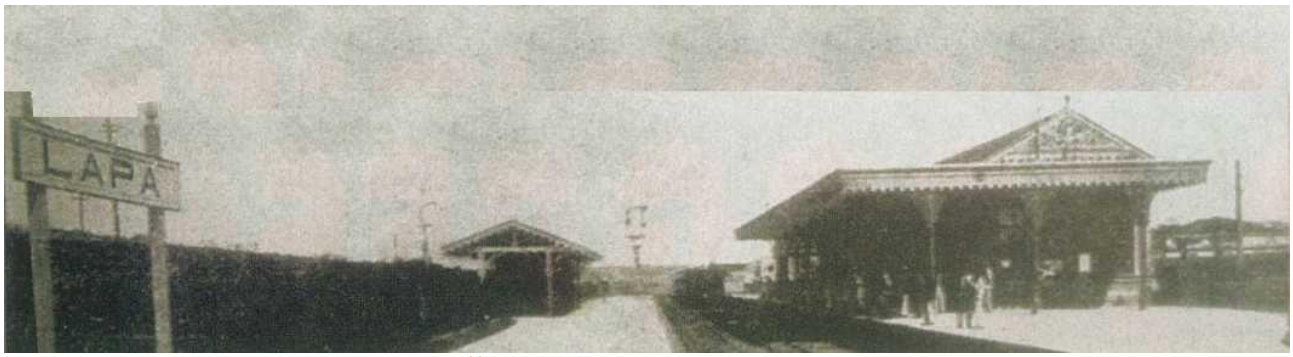

Figura 91 – A estação da Lapa em 1899[100].

99 Com o TUE da CPTM estacionado ao lado da plataforma. Foto Carlos Almeida.

100 Foto cedida por Wilson De Santis.

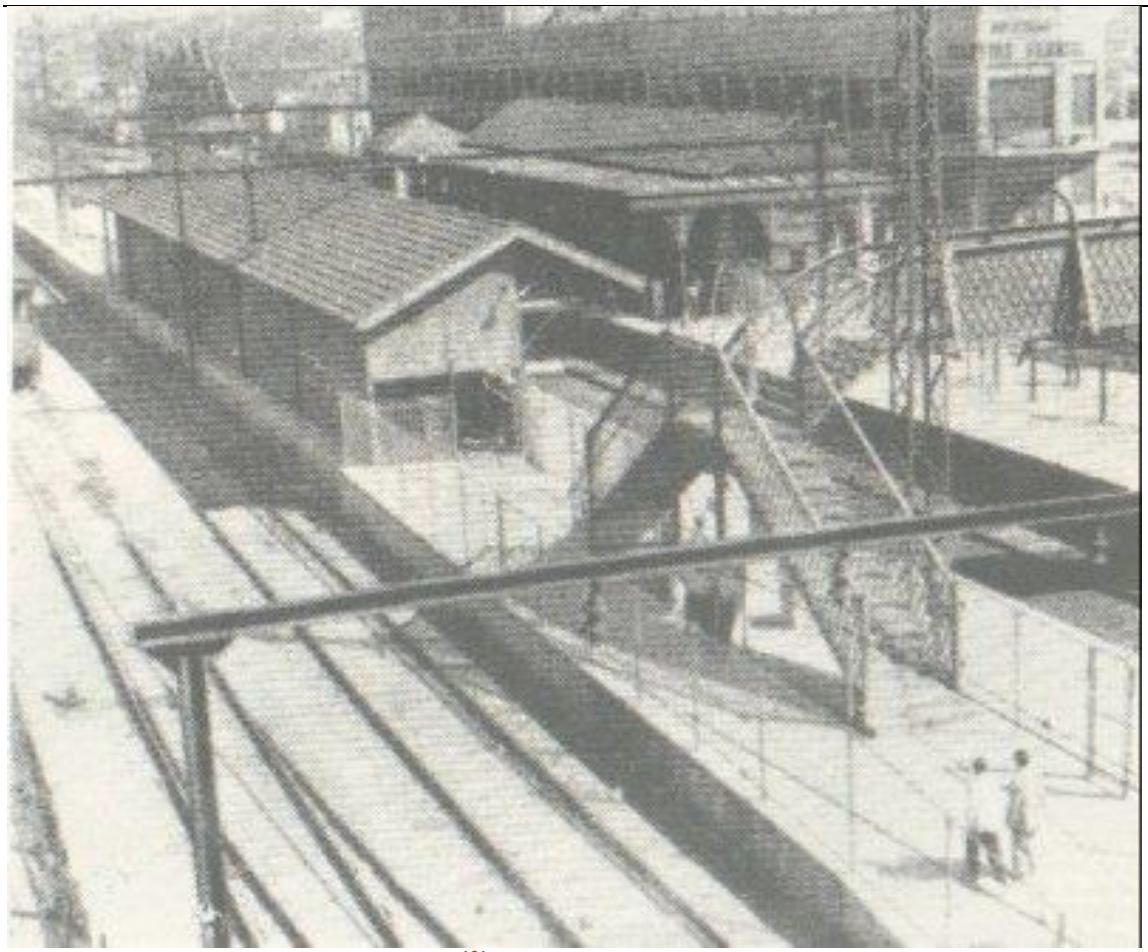

Figura 92 – A estação da Lapa em 1948[101].

Figura 93 – A estação original da Lapa[102].

101 Foto da coleção Miguel Dell'Erba, Museu da Lapa, do livro Lapa-Evolução Histórica, 1988.

102 Autor e data desconhecidos.

Figura 94 – Estação da Lapa em 8/5/1915[103].

PIQUERI (Nossa Senhora do Ó)

A estação original foi inaugurada em 1960 com o nome de Quilômetro 88.

Em 1962, ganhou o nome de Nossa Senhora do Ó, e somente em 1º de novembro de 1969, depois de uma briga entre associações de bairros, teve o nome alterado para Piqueri, bairro que ficava próximo da parada. Nessa época, era apenas uma plataforma simples de madeira, para atender a um pequeno número de residentes nos bairros adjacentes, quando os trens com parada naquele local eram em número reduzido.

A construção da estação atual foi iniciada em julho de 1974, concluída e entregue em agosto de 1975.

Hoje atende aos trens metropolitanos da CPTM.

Figura 95 – A estação do Piqueri em 2012[104].

103 Foto Carlos Roberto de Almeida.

104 Foto Alexandre Linhares Giesbrecht, 28/9/2012.

PIRITUBA

A estação de Pirituba foi inaugurada em 1º de fevereiro de 1885, no km 90,320, sendo o início para a formação do bairro do mesmo nome.

Em 1964, passou por reformas, e construída uma passarela e mais uma plataforma, entregue em 1965.

O prédio atual é dos anos 1970, atendendo aos trens metropolitanos da CPTM.

Figura 96 – A estação de Pirituba em 1899[105].

105 Autor desconhecido.

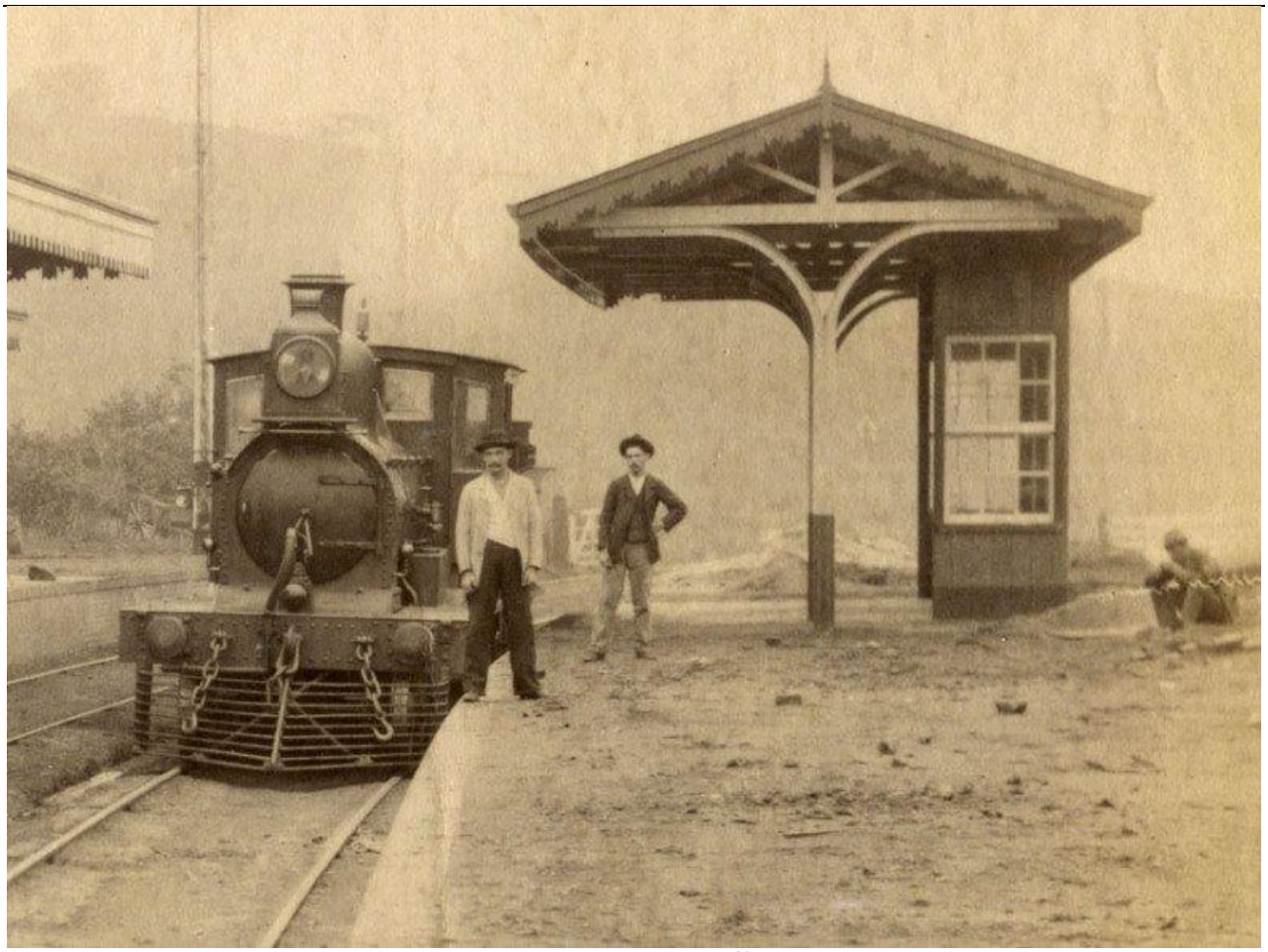

Figura 97 – Plataforma separada da estação de Pirituba em 1899[106].

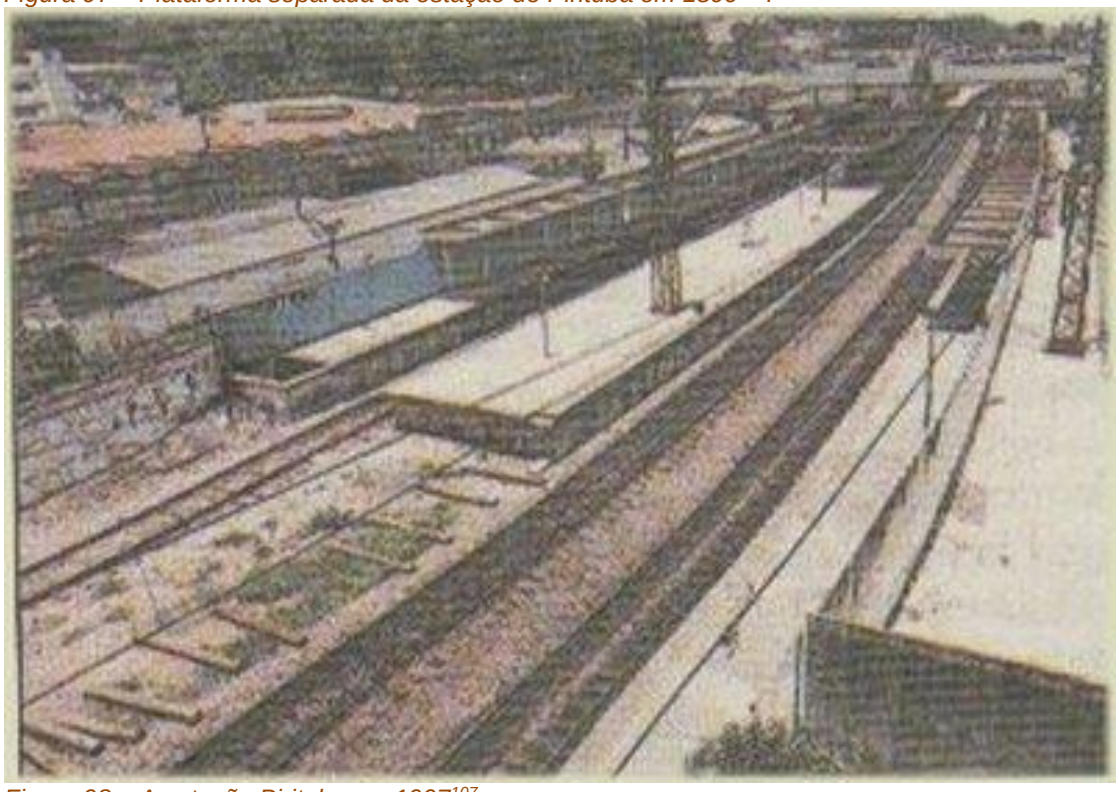

Figura 98 – A estação Pirituba em 1997[107].

106 Autor desconhecido.
107 Foto do jornal O Estado de S. Paulo.

Figura 99 – A estação Pirituba em 6/2010[108].

VILA CLARISSE

A estação de Vila Clarisse foi aberta em 1º de setembro de 1955, no km 93,442, para atender aos trens de subúrbio.

Também se chamou Nossa Senhora do Ó nos anos 1960 e, nos anos 1970, Parada Tietê. Somente tomou o nome atual depois de um acordo entre as associações de bairros da região nos anos 1970.

Hoje atende aos trens metropolitanos da CPTM.

Figura 100 – A estação Vila Clarisse em 1962[109].

108 Foto Fernando Goes.
109 Acervo Paulo Mendes.

Figura 101 – A estação Vila Clarisse em 1/12/12[110].

JARAGUÁ-VELHA

Jaraguá (velha) foi um posto telegráfico inaugurado em 28 de outubro de 1907, no km 94,190, e ficava cerca de um quilômetro antes de Taipas, sentido Capital-Jundiaí.

Em meados dos anos 1940, o nome passou a designar a estação de Taipas e o posto telegráfico foi desativado.

JARAGUÁ (antiga TAIPAS)

A estação foi aberta em 1º de outubro de 1891, no km 95,079, com o nome de Taipas, e era conhecida como Parada de Taipas.

Em meados dos anos 1940, teve o nome alterado para Jaraguá, que era o nome do posto telegráfico situado um quilômetro antes, sentido Capital-Jundiaí.

Em 28 de outubro de 1983, um incêndio provocado pelos usuários descontentes com os atrasos do trem de subúrbio danificou seriamente a estação, assim como a de Caieiras. No início de 1984, começou a ser restaurada.

O prédio hoje mantém suas características originais e atende aos trens metropolitanos da CPTM.

110 Foto Alexandre Guesbrecht.

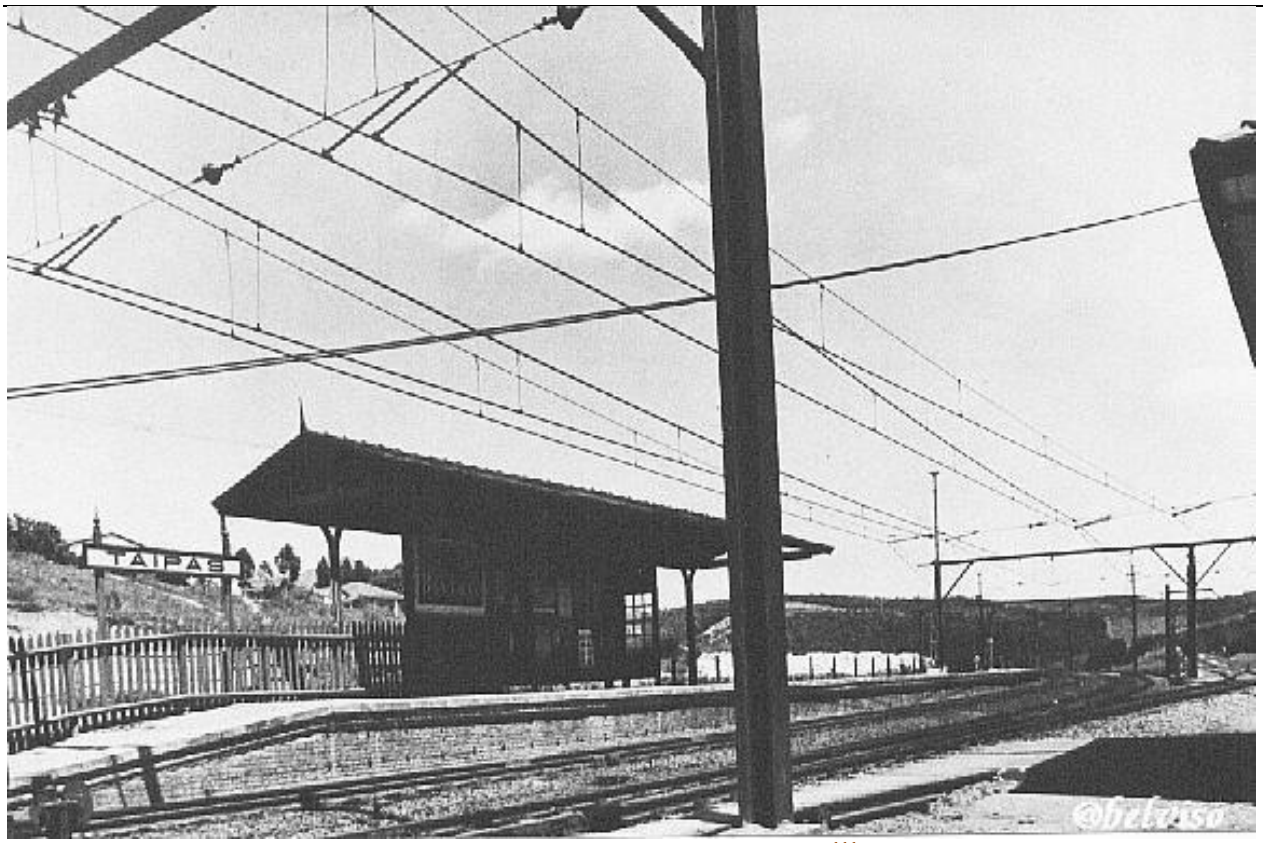

Figura 102 – Plataforma coberta em frente à estação, ainda como Taipas[111].

Figura 103 – A estação Taipas em 1948[112].

111 Sem data. Acervo Alberto del Bianco.
112 Foto Carl Heinz Hahmann.

Figura 104 – O Trem Cometa passa pela antiga estação de Taipas nos anos 1940[113].

Figura 105 – A estação de Jaraguá em 1967[114].

113 Autor desconhecido.
114 Autor desconhecido.

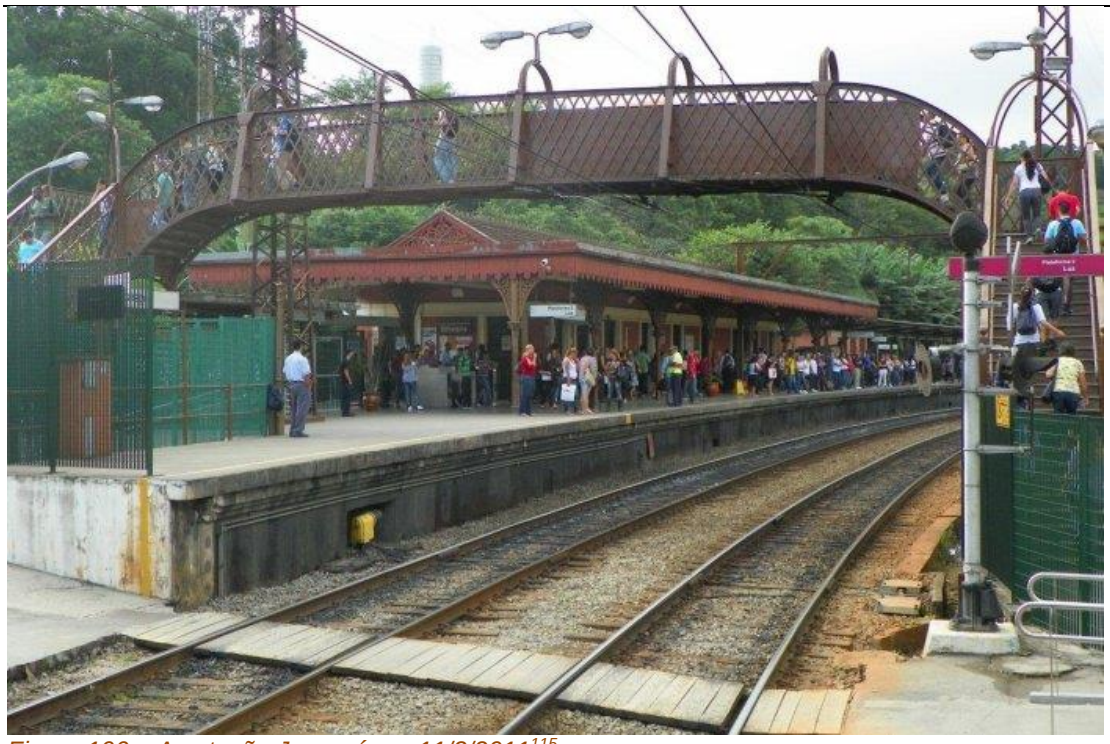

Figura 106 – A estação Jaraguá em 11/3/2011[115].

PERUS

A estação de Perus foi aberta em 16 de fevereiro de 1867 no km 101,300.

O seu prédio é um dos poucos que ainda é a estação original, tendo sofrido algumas modificações durante seus quase 140 anos de idade, sendo tombada pelo CONDEPHAAT.

Desde os anos 1910, de lá sai a Estrada de Ferro Perus – Pirapora, desativada em 1983.

Em 29 de julho de 2000, houve um acidente com um trem vazio desgovernado que bateu na composição parada na estação, cheia de gente; subiu na plataforma e destruiu parcialmente a estação, matando várias pessoas. Com isso a estação foi reformada mais uma vez.

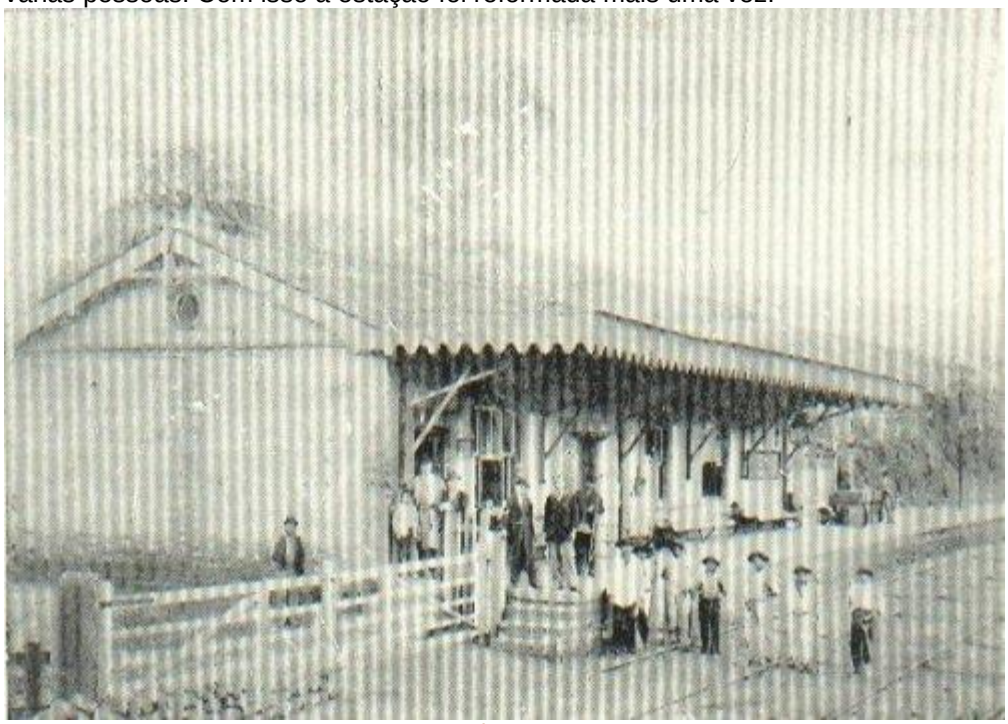

Figura 107 – Estação de Perus em 1898[116].

115 Foto Alexandre Giesbrecht.

116 Foto Francisco de Paula Guimarães.

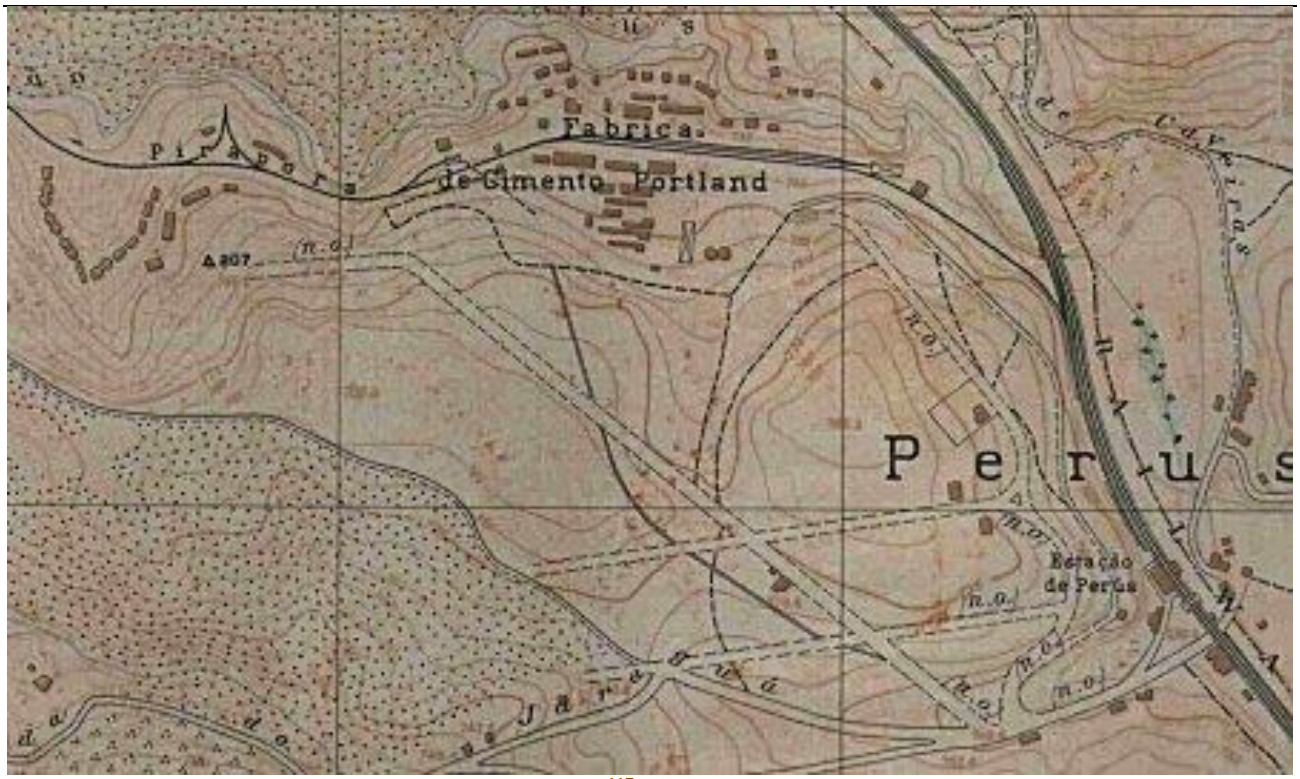

Figura 108 – Mapa com a estação de Perus em 1930[117].

Figura 109 – Estação de Perus em 1953[118].

[117] A estação Perus (canto direito) e a Fábrica de Cimento Portland, além de mostrar o triângulo de reversão da Estrada de Ferro Perus – Pirapora (canto esquerdo) em 1930. SARA Brasil, 1930.

[118] Fotografia tirada no sentido de São Paulo. A linha da direita, em bitola de 60 cm, é da Estrada de Ferro Perus-Pirapora. Acervo Nelson Camargo.

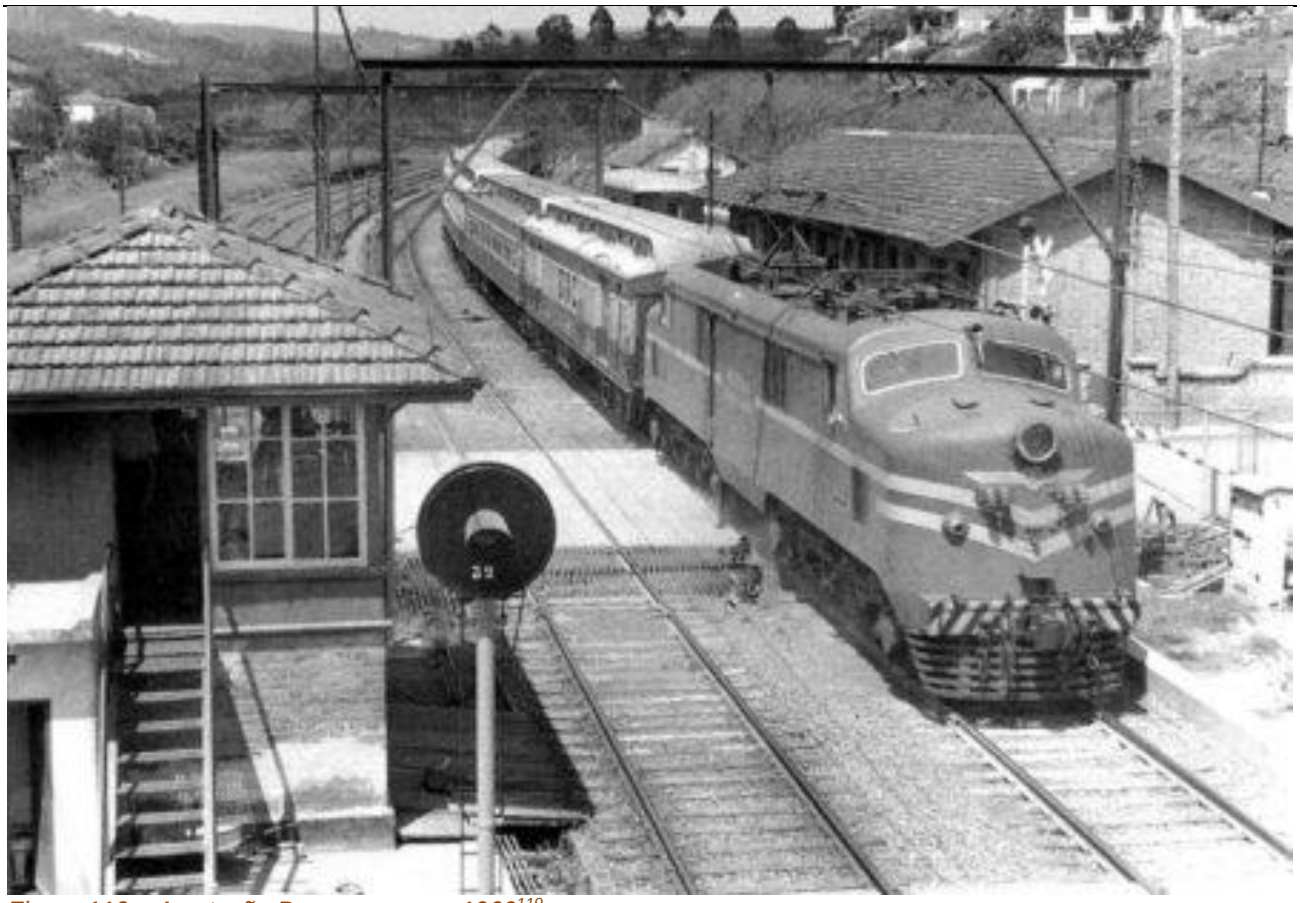

Figura 110 – A estação Perus nos anos 1960[119].

CAIEIRAS

Em 1877, o Coronel Rodovalho, proprietário da fazenda Bonsucesso, construiu dois fornos de barranco para a produção de cal e passou a levá-los em lombo de mula para a estação de Perus da SPR. No mesmo ano, fundou a Companhia Cantareira de Águas e Esgotos, para explorar seus recursos de Caieiras, a partir dos fornos de cal.

Com tanta atividade, Caieiras cresceu e o prestígio de Rodovalho e seus sócios ingleses obteve para o local uma parada de trens, aberta em 1º de julho de 1883, no km 106,000.

Em 30 de julho, a estação foi aberta para todos os fins.

Em 1887, com a implantação de uma fábrica de papel, que mais tarde viria a ser a Cia. Melhoramentos, um *ramal ferroviário*[120] inteiro, com bitola de 60 cm, foi construído a partir da estação da SPR para transportar material para a construção da nova fábrica; este ramal funcionou até 1971 transportando cal.

Em 1897, aparecem os projetos para a construção da estação definitiva de Caieiras. O prédio é o que está em atividade até hoje, com arquitetura típica da época.

Em 28 de outubro de 1983, a estação foi incendiada por usuários descontentes com os constantes atrasos dos trens de subúrbio da RFFSA, donos da Santos a Jundiaí, na época. Com 50% da cobertura danificada, a RFFSA reconstruiu tudo como era originalmente, e, em menos dois anos depois do incêndio, tudo voltou a ser como antes.

A estação serve hoje aos trens da CPTM.

119 Composição da Paulista tracionada pela locomotiva English Electric (Pimentinha) da EFSJ. Acervo Alberto del Bianco.

120 O ponto final dessa pequena ferrovia era a pedreira Olhos D'Água, não muito longe dos fornos de cal do Coronel Rodovalho. Para aparelhar a pequena ferrovia, parece ter sido comprado material rodante da ferrovia também de bitola estreita que servia ao manicômio do Juquery, além de carros e locomotivas que serviam no extinto Tramway de Santo Amaro (de 1,05 m e adaptado), extinto pela Light em 1914. Ainda hoje existem uma locomotiva e um vagão dessa velha ferrovia no Museu da Melhoramentos.

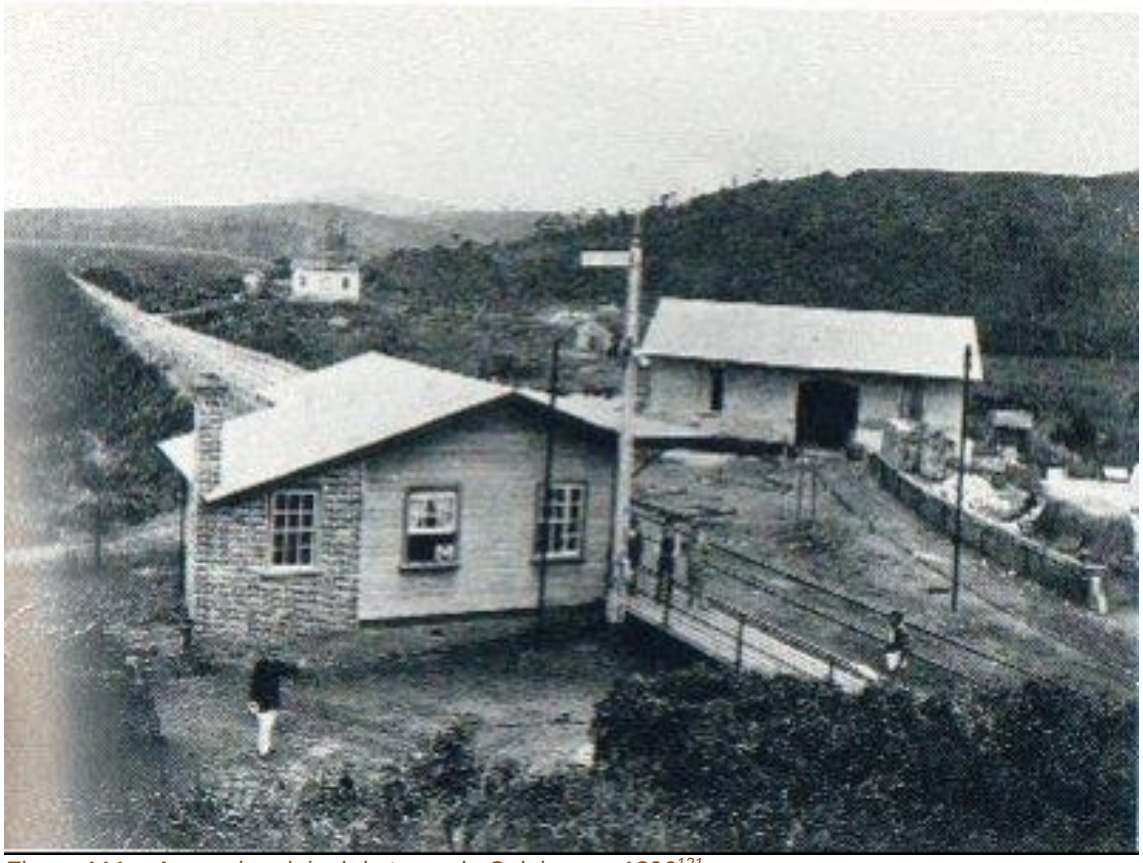

Figura 111 – A parada original de trens de Caieiras, c. 1890[121].

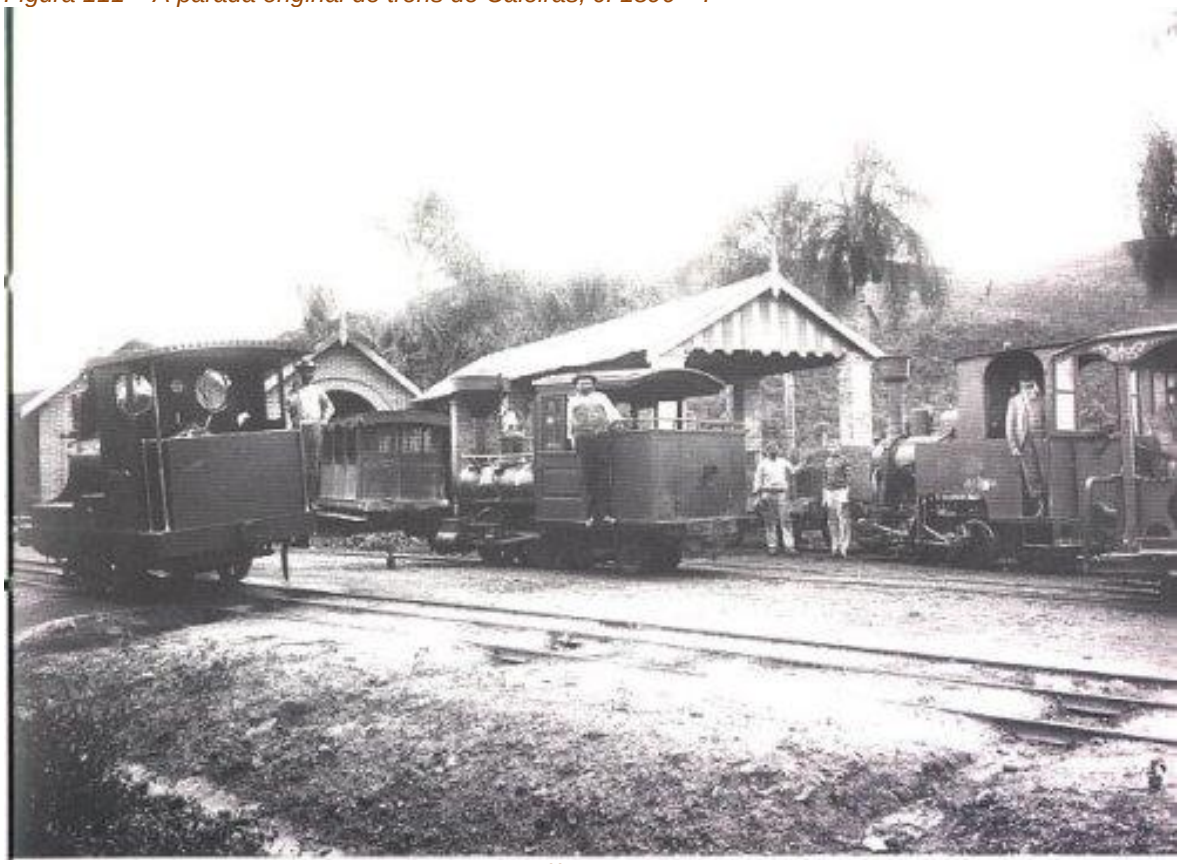

Figura 112 – A estação de Caieiras, século XIX[122].

121 Foto do livro Cem anos de Melhoramentos, Hernâni Donato, 1990.
122 Foto cedida por Nilson Rodrigues.

Figura 113 – A estação Caieiras, já com o prédio atual, em 1922[123].

Figura 114 – A estação Caieiras em maio de 1980 (antes do incêndio)[124].

123 Foto da revista Illustração Brasileira, 7/9/1922.
124 Foto da revista Ferrovias no. 96, 1984.

Figura 115 – A estação de Caieiras em 2016[125].

FRANCO DA ROCHA (antiga JUQUERY)

A estação de Juqueri foi aberta em 1º de fevereiro de 1888, no km 111,260, para atender à localidade desse *nome*[126].

Por muitos anos existiu uma ferrovia particular do hospital que trazia doentes e visitantes da estação para o *hospital*[127].

Por volta de 1902, a estação ganhou um novo prédio, com a duplicação da linha.

Em 1934, a estação teve o nome alterado para Franco da Rocha, que havia falecido em 1933.

Também em 1934, o local tornou-se um distrito do município de Juqueri.

Em 1938, o distrito separou-se de Juqueri, que, aliás, hoje, tem o nome de Mairiporã.

A estação atende aos trens metropolitanos da CPTM desde 1994. Trens de passageiros de longo percurso deixaram de circular pela linha no início de 1999.

A estação foi tombada pelo CONDEPHAAT em julho de 2010.

Em 2014, foi aberta uma nova estação, maior, moderna, ao lado da antiga.

125 Foto Fernando Marietan.

126 Segundo algumas fontes, já existia, antes da construção da estação, uma parada, de nome Parada Feijão.

127 Em 1898, foi aberto o manicômio de Juquery, nome que foi dado extra-oficialmente ao hospital. Quem o inaugurou foi o Dr. Franco da Rocha, médico responsável pelo seu funcionamento. Mais tarde, o seu nome passou a designar a estação e a sede do município que se tornaria mais tarde, desmembrado do município de Juquery, que, em 1944, passou a se chamar Mairiporã.

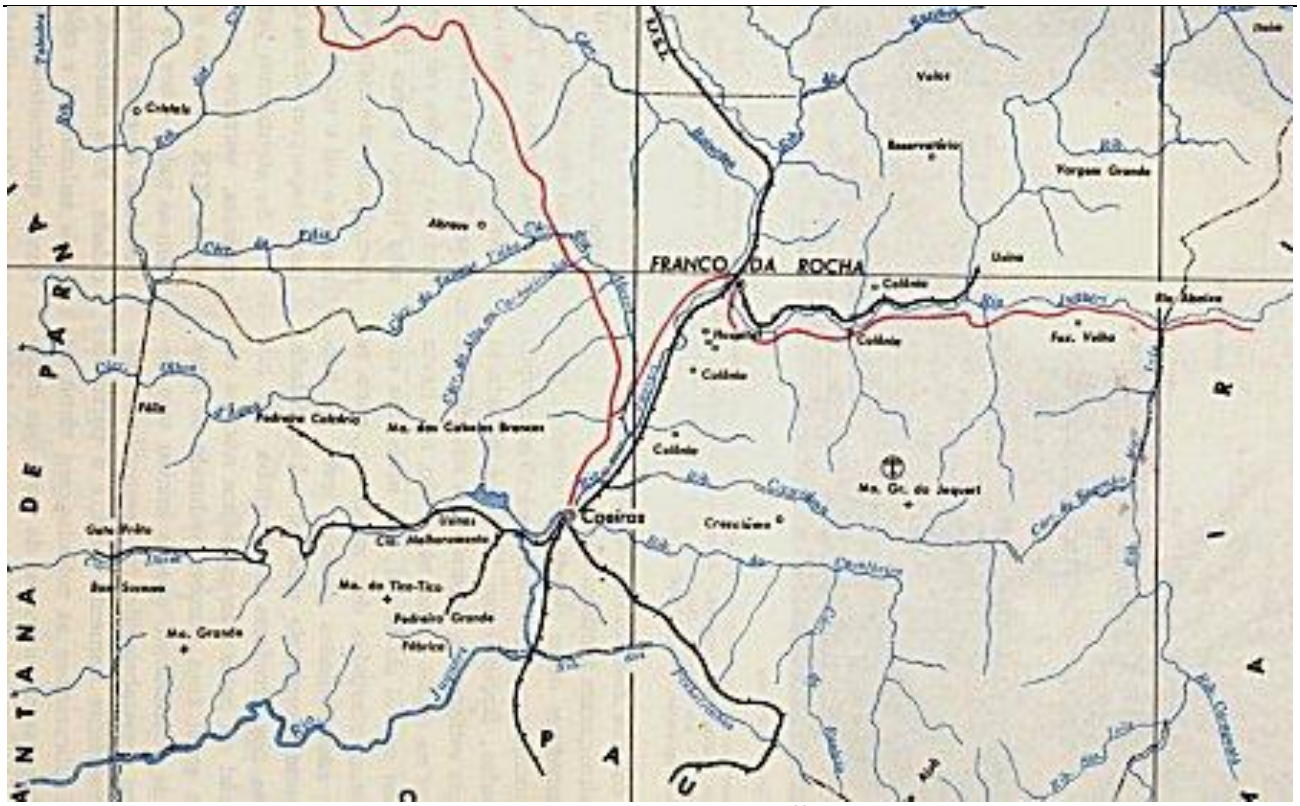

Figura 116 – Mapa do município de Franco da Rocha nos anos 1950[128].

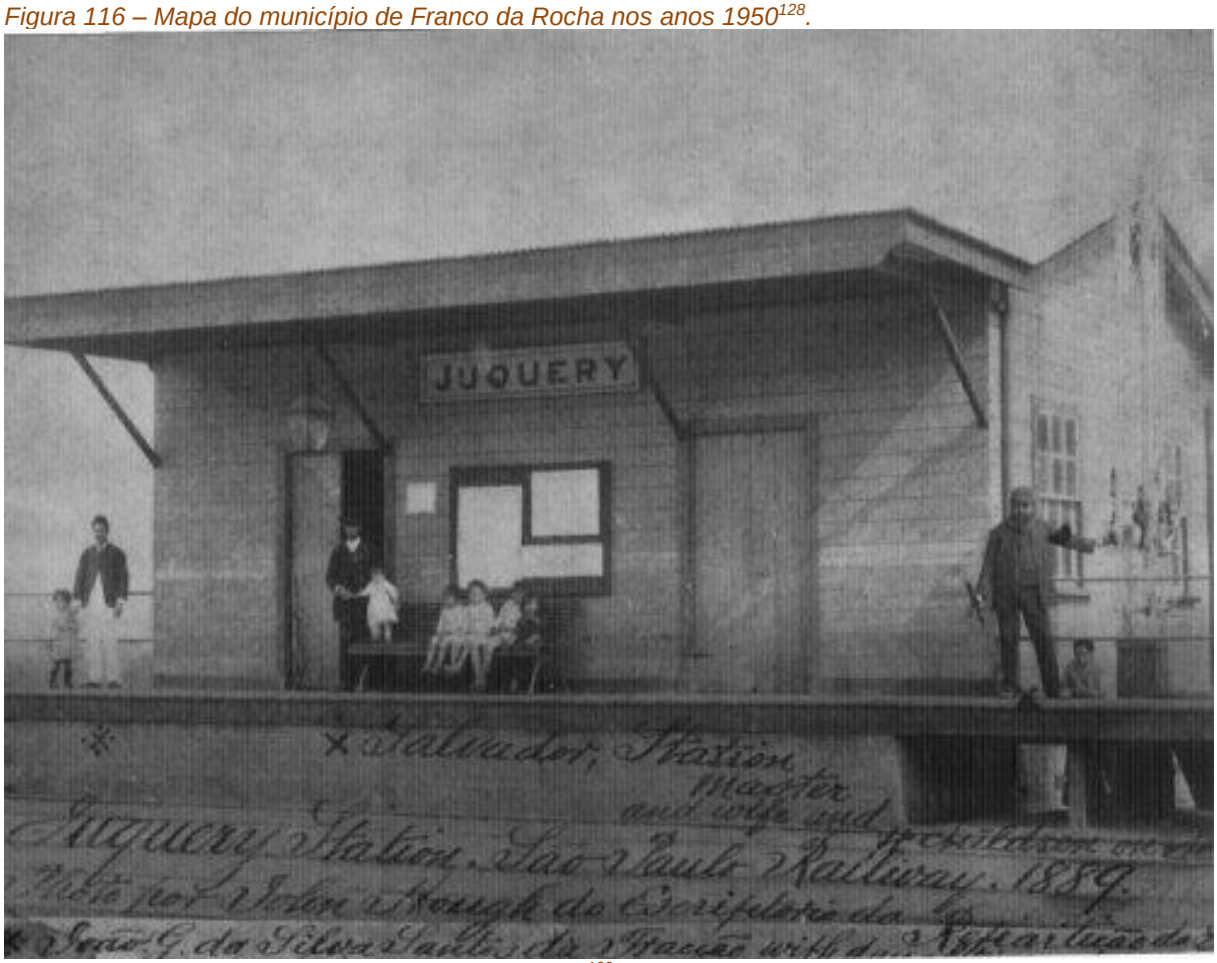

Figura 117 – A estação original de Juqueri em 1889[129].

[128] Note-se saindo para a direita da estação a Estrada de Ferro do Juqueri e, para a esquerda, saindo de Caieiras, as linhas da Companhia Melhoramentos. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, vol. X, IBGE, p. 335, 1960.

[129] Acervo João Pires Barbosa Filho.

Figura 118 – Estação de Juqueri[130].

Figura 119 – A estação Franco da Rocha em 1967[131].

130 Autor e data desconhecidos.
131 Acervo Paulo Mendes.

Figura 120 – Plataforma da estação Franco da Rocha em 11/3/2011[132].

BALTAZAR FIDÉLIS

A estação de Baltazar Fidélis foi inaugurada em 1º de setembro de 1955, no km 113,670, para atender aos trens de subúrbio. Por muitos anos foi conhecida apenas como "parada do km 113".

Virou estação em 1975 com o nome atual, e, na época, teve o prédio atual construído.

Em 1997, foi reformada devido a depredações. Desde 1994, atende aos trens metropolitanos da CPTM.

Figura 121 – A estação de Baltazar Fidélis com um então novíssimo trem da CPTM[133].

132 Foto Alexandre Giesbrecht.

133 Introduzido na linha poucos dias antes. Foto Rafael Asquini em 10/4/2010.

FRANCISCO MORATO (antiga BELÉM)

A estação de Belém foi aberta em 16 de fevereiro de 1867 no km 117,450. Ficava no então bairro de Vila Belém de Jundiaí e próxima às fazendas Belém e Cachoeira, compradas pelo Barão de Mauá, as quais justificaram sua construção na fazenda Borda do Mato.

O nome da estação foi alterado para Francisco Morato em 1954, se tornando município em 21 de março de 1965.

Em 1981, o prédio antigo foi demolido e substituído por um moderno, no mesmo local do antigo, em 1982, juntamente com uma nova passarela.

Hoje, os trens regulares da CPTM têm seu ponto inicial nessa estação, seguindo daí até a estação da Luz. Também dessa estação saem trens com menos horários diários para Jundiaí.

A estação entrou em reforma em novembro de 2010, e, em novembro de 2017, o governo do Estado assinou o contrato para a implantação da nova estação pelo consórcio Spavias-Telar, que foi inaugurada em 1º de setembro de 2020.

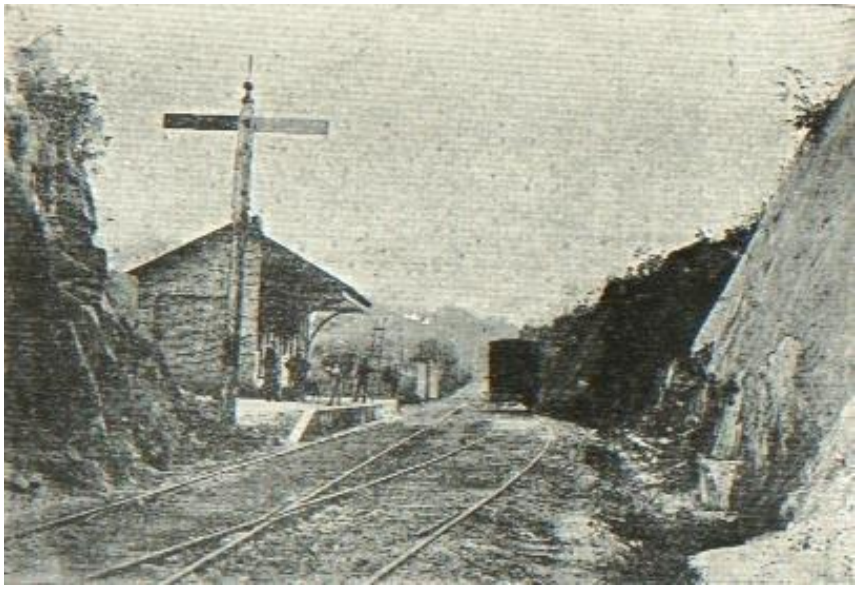

Figura 122 – A estação de Bethlem (Belém), nos seus primórdios, século XIX[134].

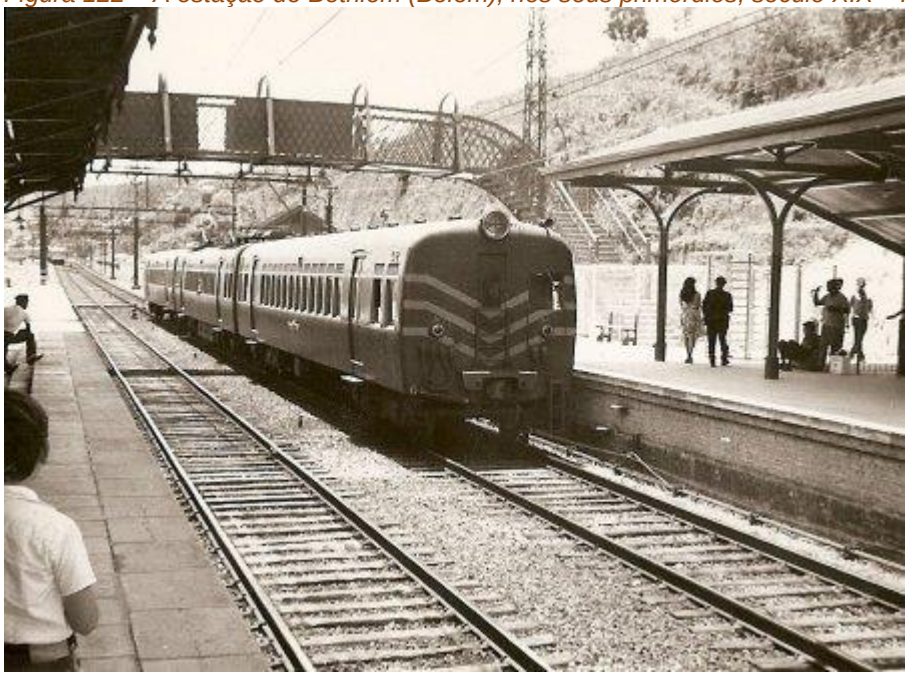

Figura 123 – O trem Gualixo, da Santos a Jundiaí na estação Francisco Morato[135].

134 Foto cedida por Kleber Ragassi.

135 Fazia o percurso São Paulo-Jundiaí, na plataforma da estação de Francisco Morato, em 1966. Foto Edison Milani.

Figura 124 – Pátio da estação de Francisco Morato, provavelmente nos anos 1960[136].

Figura 125 – A Estação provisória de Francisco Morato em 2012[137].

136 Autor desconhecido.
137 Foto Ricardo Guimarães.

TÚNEL

O posto telegráfico de Túnel foi aberto em 20 de julho de 1891, no km 11,200, e ficava na entrada do túnel de Botujuru.

Em 1935, o posto ainda existia, conforme listagem oficial da SPR desse ano. É provável que tenha sido desativado não muito tempo depois.

Segundo testemunhos de pessoas residentes em Botujuru, havia apenas uma cabina de comando de travessões e uma caixa d'água junto à entrada do túnel, no sentido Francisco Morato – Jundiaí, nos anos 1970, mas, hoje, está tudo desativado.

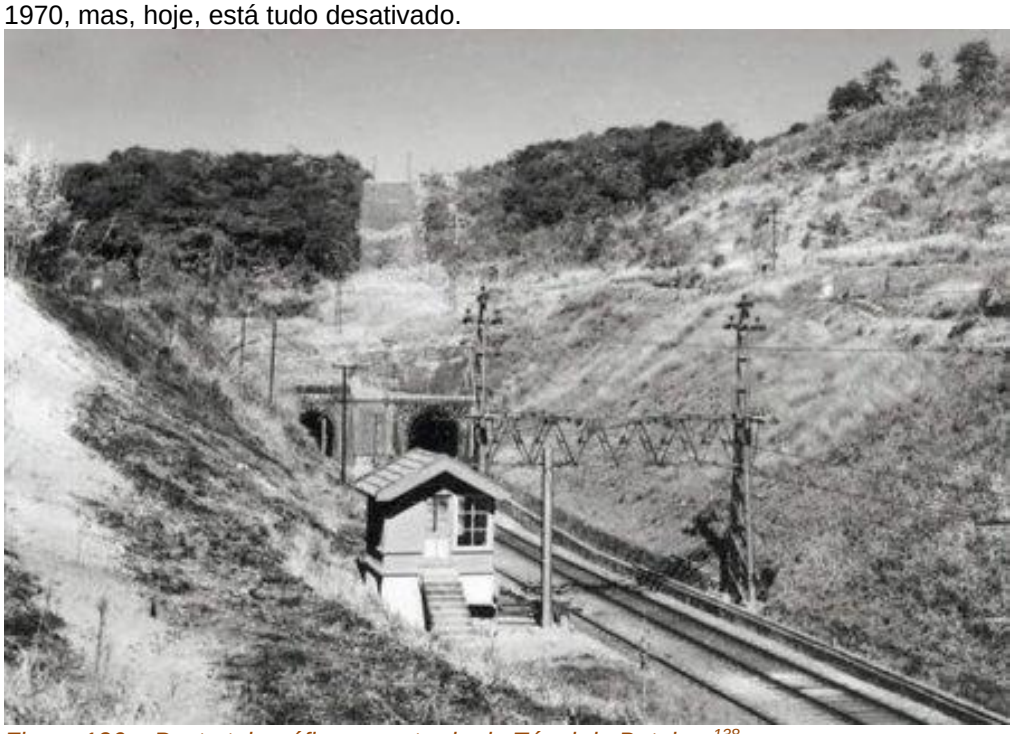

Figura 126 – Posto telegráfico na entrada do Túnel de Botujuru[138].

Figura 127 – O posto telegráfico Túnel, na frente da locomotiva[139].

138 No sentido de quem vai para São Paulo. Foto dos anos 1940. Autor desconhecido.

139 Trem parador com os carros verdes da Paulista, indo para São Paulo. A locomotiva que traciona a composição é da EFSJ. Foto Leonardo Bloomfield, anos 1960.

BOTUJURU

A estação de Botujuru foi aberta em 17 de setembro de 1908, no km 123,467, como posto telegráfico, e, até 1979, era apenas uma parada com plataforma de madeira, uma cabina e o posto.

Em 6 de março de 1979, a RFFSA inaugurou o prédio novo para a *estação*[140].

Em 2008, a cobertura da plataforma foi ampliada. Hoje Botujuru é uma das estações da CPTM.

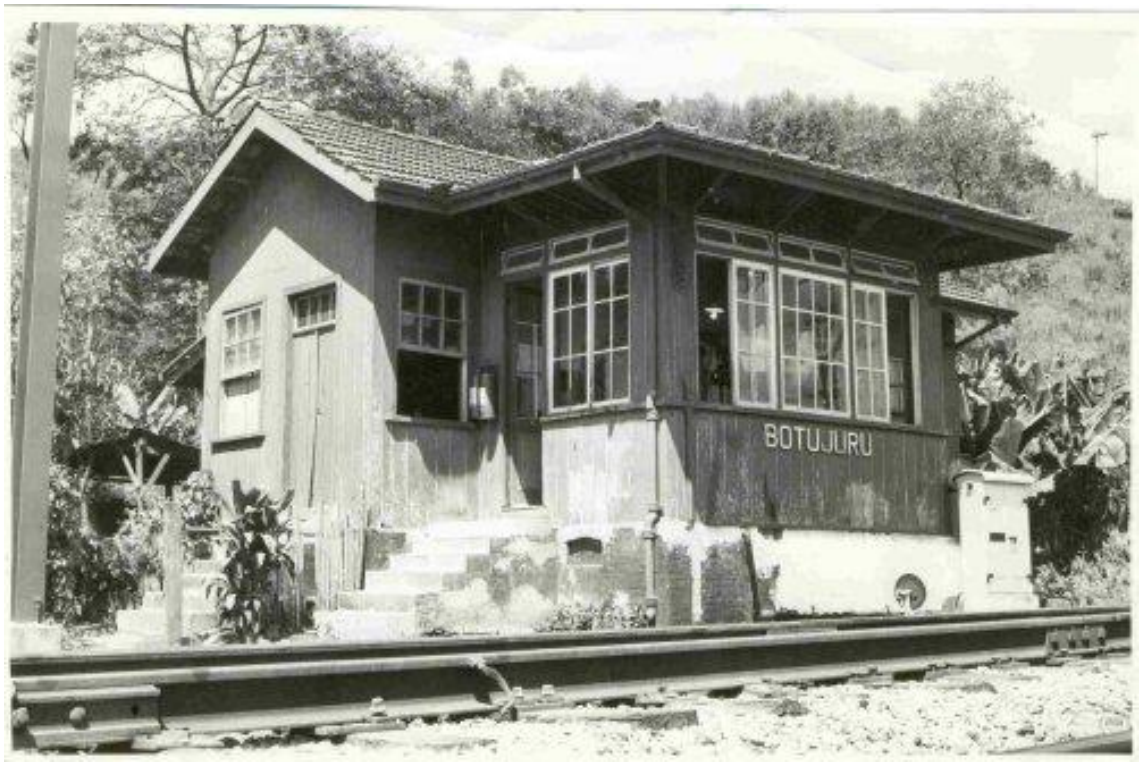

Figura 128 – O posto Telegráfico de Botujuru original[141].

Figura 129 – Posto telegráfico de Botujuru[142].

140 Revista Ferrovia no. 65, 1979.
141 Foto provavelmente dos anos 1950. Acervo Paulo Mendes.
142 Provavelmente anos 1950. Autor e data desconhecidos.

Figura 130 – Estação da CPTM em Botujuru.

CAMPO LIMPO

A estação de Campo Limpo foi inaugurada em 1º de janeiro de 1881, no km 127,970, dando origem à cidade, então no município de Jundiaí. O provável motivo para o estabelecimento da estação foi para agir como entroncamento da Estrada de Ferro Bragantina, inaugurada em 1884, mas já decidido desde 1878.

A partir de 4 de maio de 1884, inicialmente de forma provisória, passou a sair dali a Estrada de Ferro *Bragantina*[143], que cerca de vinte anos mais tarde foi incorporada pela SPR.

A estação de Campo Limpo hoje atende aos trens metropolitanos da CPTM e foi reconstruída com um prédio mais moderno entre 1977 e 1979. Em 2008, a cobertura da plataforma foi ampliada.

Figura 131 – Estação de Campo Limpo, possivelmente anos 1940[144]*.*

143 Com a encampação da SPR pela União em 1946, dando origem à Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, a Bragantina passou ao controle do Estado de São Paulo, sendo que em 1967 foi extinta.

144 Cessão Nilson Rodrigues.

Figura 132 – Estação de Campo Limpo, por volta dos anos 1950[145].

Figura 133 – Parte da velha estação de Campo Limpo[146].

145 Na placa em primeiro plano: "Campo Limpo - Baldeação para Bragantina". Autor desconhecido.

146 Foto sem data. Autor desconhecido.

VÁRZEA PAULISTA (antiga VÁRZEA e SECUNDINO VEIGA)

Várzea teve sua estação aberta em 1º de julho de 1891, no km 133,900, na área rural de Jundiaí.
A seu lado, mais tarde, se instalou a empresa L. Queiroz, de produtos químicos (hoje Elekeiroz).
Por algum tempo, nos anos 1950, teve o nome de Secundino Veiga, passando depois a se chamar Várzea Paulista.
Hoje, a estação atende aos trens metropolitanos da CPTM.

Figura 134 – Estação de Várzea, por volta de 1900[147]*.*

Figura 135 – A estação de Várzea Paulista nos anos 1990[148]*.*

147 Autor desconhecido.
148 Foto cedida por William Gimenez.

Figura 136 – Plataforma da estação Várzea Paulista em 29/12/2012[149].

JUNDIAÍ

A estação de Jundiaí foi inaugurada em 16 de fevereiro de 1867, no km 139,00.

Pela estação passaram a chegar todas as cargas do interior para o porto de Santos.

A Paulista também construiu ali, um quilômetro à frente da estação terminal da SPR, os seus escritórios e oficinas, além de ter estabelecido uma estação de nome Jundiaí Paulista.

Em 1891, a SPR inicia o processo de ampliação da estação.

Até 1970, a linha da Ituana, pertencente então à Sorocabana, que a encampou em 1905, saía dessa estação em direção a Itu, Mairinque e Piracicaba.

Hoje, a estação atende aos trens metropolitanos da CPTM, sendo que o último trem de passageiros da Fepasa passou por ali em 15 de janeiro de 1999.

Em 17 de fevereiro de 2022, a estação foi entregue, reformada pela CPTM, mas mantendo o projeto arquitetônico *original*[150].

149 Foto Ralph M. Giesbrecht.

150 Notícia do G1 publicada pela Revista Ferroviária.

Figura 137 – A estação de Jundiaí, por volta de 1910[151].

Figura 138 – Ponto de baldeação para a Ituana, na estação de Jundiaí, anos 1920[152].

151 Acervo Mauricio Ferreira.
152 Autor desconhecido.

Figura 139 – Estação de Jundiaí, anos 1950 e anos 2009[153].

Figura 140 – O trem de passageiros da Sorocabana na estação de Jundiaí, provavelmente nos anos 1950[154].

153 Á esquerda, composição da Sorocabana em 1950. Á direita, mesmo local em 10/7/2009.

154 Acervo Fabio Barbosa Marques.

Figura 141 – Trem da CPTM de excursão aos fins de semana São Paulo a Jundiaí na estação de Jundiaí[155].

Figura 142 – Estação de Jundiaí em 2010[156].

155 Foto VEJA em 2009.
156 Foto Antonio Soukhef.